



# **БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

*№ 6 (42), июнь 2008 г.*

**ЭЛЕКТРОННУЮ ВЕРСИЮ  
БЮЛЛЕТЕНЯ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ  
ВЫ МОЖЕТЕ ПРОЧИТАТЬ НА САЙТЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ [WWW.AS-CLUB.RU](http://WWW.AS-CLUB.RU)**

БЮЛЛЕТЕНЬ  
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

## СОДЕРЖАНИЕ

Бюллетень издается с целью содействия деятельности в сфере образования, науки, культуры, просвещения, личностного развития всех, чья профессиональная деятельность и увлечения связаны с авиацией и авиастроением.

Reg. № 21719  
от 16.08.05

Периодичность выхода —  
1 раз в месяц  
Тираж 1100 экз.

Главный редактор  
Клейн Александр  
Владимирович

моб. тел. в Москве:  
+7 905-707-37-80,  
+7 903-153-68-18  
e-mail:  
bull@as-club.ru  
web-страница:  
www.as-club.ru/bull

КЛУБ  
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный  
вице-президент Клуба  
Гвоздев Сергей  
Валентинович

тел.: +7 (495) 685-19-30,  
+7 (495) 685-26-30  
e-mail:  
info@as-club.ru  
www.as-club.ru

Офис Клуба: 127015,  
Москва, ул. Бутырская, дом  
46, стр. 1

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	33
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	85
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

Бюллетень Клуба авиастроителей рассылается более чем 1000 VIP-адресатам, среди которых руководители и ведущие специалисты промышленных предприятий, научно-исследовательских организаций, вузов, эксперты в области экономики и финансов.

Бюллетень получают руководители торгово-промышленных палат, промышленных союзов и ассоциаций, профильных комитетов Государственной думы РФ, Совета Федераций, Московской городской думы, администрации субъектов Федерации, Правительство Москвы, Правительство РФ, министерства РФ, Администрация Президента РФ, полномочные представители Президента в федеральных округах.

Полный список адресатов Бюллетеня Клуба авиастроителей читайте в Интернете на сайте Клуба: [www.as-club.ru/bull](http://www.as-club.ru/bull)

## ВНИМАНИЕ!

С 1 января 2008 года вступили в силу новые правила рассылки Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Члены Клуба авиастроителей и некоммерческие организации будут получать Бюллетень в рамках благотворительной программы.

Все остальные читатели Бюллетеня могут оформить редакционную подписку на 2008 г.



## АВИАСАЛОН AEROSPACE-2008

20—24 августа 2008 г., Москва, Экспоцентр

подробности  
на **100**  
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Авиапром послан на взлет	3	"Иркут" увеличил прибыль за прошлый год	10
ОАК получит \$ 286 млн	3	Компания "Сухой" признана крупнейшей российской авиастроительной компанией	10
Разработка ПАК ФА и создание семейства Superjet 100 — приоритетные проекты "Сухого" на ближайшую перспективу	4	Летные испытания самолета Superjet 100 будут продолжены на текущей неделе	11
ОАК планирует дебютный выпуск CLN	4	Интенсивность государственных совместных испытаний многоцелевых ударных самолетов Су-34 по сравнению с прошлым годом возросла почти вдвое	11
Минфин РФ не согласен с перечнем активов, передаваемых "Ростехнологиям"	4	Завод "Сухого" в Комсомольске израсходовал в 2007 г. на образовательные программы 25 млн рублей	11
ОАК будет сформирована до конца года, в нее войдет Казанское авиаобъединение	5	Boeing учит ОАК рациональности	12
Объединенная авиастроительная корпорация намерена обменять часть акций на часть процентов акций Европейского авиастроительного концерна	5	Дивиденды АХК "Сухой" за 2007 год будут рекордными за всю историю холдинга	12
Россия может завоевать 15 % мирового рынка региональных самолетов — Эльвира Набиуллина	5	УМПО направило чистую прибыль за 2007 г. на развитие	12
EADS не уходит	5	Компания "Сухой" с 2008-го по 2012 г. способна выпустить 177 истребителей — "Форкаст интернэшнл"	13
Объединенная авиастроительная корпорация и корпорация "Иркут" подписывают пакет документов по конвертации самолетов А320	6	УМПО стало единственным владельцем "Газотурбинных двигателей"	13
"Сухой" намерен занять доминирующее положение на российском рынке послепродажной поддержки гражданских самолетов	7	Цифровые самолеты "Сокола"	13
Индонезия в ближайшее время получит российские Ми-35	7	Решения годового собрания акционеров ОАО "Компания "Сухой"	14
Сеул потратит миллиард долларов на закупку российских вертолетов	7	Ту-214 также может быть модифицирован в версию "СМ"	14
Новосибирский завод "Сухого" провел в 2007 г. профессиональную переподготовку почти трех тысяч работников	7	Стратегическое значение "Сухого" для российского авиастроения будет расти — эксперты	15
Компания "Сухой" в 2008 г. направит 97 проц. капвложений на развитие производства	8	Малая авиация может войти в сферу интересов ОАК в отдаленной перспективе	15
"Иркут" увеличил дивиденды по итогам 2007 г. на 17 %	8	Выручка комсомольского завода "Сухого" увеличилась в 2007 г. в 2,6 раза	15
Собрание акционеров комсомольского завода "Сухого" утвердило годовой отчет и бухгалтерскую отчетность	8	Россия откажется от украинских двигателей для крылатых ракет	16
Superjet 100 на сегодняшний день является самым безопасным российским самолетом — эксперт	8	Правительство Ульяновской области ведет переговоры с Boeing и Airbus о строительстве техцентров	16
Подписано распоряжение о преобразовании "Рособоронэкспорта" в ОАО	9	Air France заинтересованно следит за проектом SJS 100	16
АК "Ильюшин" по итогам 2007 г. увеличил размер дивидендов более чем в 43 раза	9	ВАСО до 2011 г. направит 5 млрд руб. на запуск Ан-148 в серийное производство	17
"Роствертол" удвоил уставный капитал	9	Информационное сообщение о планах ОАО "ОАК" по увеличению уставного капитала в 2008 году	17
Китай готов к переговорам с Россией по пересмотру условий контракта на поставку ВТС Ил-76 и заправщиков Ил-78	10	Через 2—2,5 года НПО "Сатурн" планирует выйти на производство 150—200 двигателей для самолета Superjet 100	18
		и другие новости	

## ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за июнь 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

# НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

### АВИАПРОМ ПОСЛАН НА ВЗЛЕТ

Авиационно-промышленный комплекс России уверенно набирает высоту — к такому выводу в среду пришел совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). По данным вице-преьера Сергея Иванова, в 2007 году объем производства в отрасли вырос на 16,6%, а выручка от продаж самолетов составила 230 млрд руб.

Но есть и обратная сторона медали: резкий рост заказов на авиационную технику в прошлом году впервые превысил производственные мощности предприятий. Иванов подчеркнул, что "корпорация ведет активную работу по увеличению производственных мощностей авиазаводов", напомнив, что в 2007 году на эти цели из федерального бюджета было выделено 6 млрд рублей.

- По сравнению с 2006 годом объемы производства в отрасли выросли в реальном исчислении на 16,6%, из них в гражданском секторе — на 10,2%, в военном — на 19,7%, — сообщил вице-премьер. — Так или иначе, эти показатели самые лучшие с 1991 года.

Перед ОАК стоит стратегическая задача — сохранить за Россией к 2025 году долю в военном авиа-

ционном производстве на уровне 12-15% мирового рынка и завоевать не менее 10% мирового рынка гражданской авиации. При этом собственный внутренний рынок гражданских самолетов в России должен контролироваться национальным производителем на 50%. А выручка ОАК должна увеличиться с нынешних \$4 млрд до \$12-14 млрд в год к 2015 году, а к 2025 году — до \$20-25 млрд.

Реализовать эти планы, по словам Иванова, можно за счет строительства сразу нескольких типов воздушных судов. В транспортной авиации будут производиться сверхтяжелые грузовики Ан-124 "Руслан", а также последняя модификация Ил-76МФ. Из пассажирских самолетов будут строить широкофюзеляжные самолеты Ил-96, модернизированные самолеты Ту-204 и Ту-214. В сегменте среднемагистральных авиалайнеров внимание будет уделено сразу двум новым машинам — авиалайнеру Sukhoi SuperJet 100 и разработке "Иркут" МС-21.

*источник: газета «Финансовые известия»  
02.06.08*

### ОАК ПОЛУЧИТ \$ 286 МЛН

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) в 2008 г. готовит две допэмиссии акций в пользу государства, сообщила вчера корпорация. Первую (была утверждена на собрании акционеров 29 мая) — на 5,39% от увеличенного уставного капитала — государство оплатит деньгами. 6,75 млрд руб. (\$286 млн) на эти цели уже заложены в бюджете на 2008 г. После эмиссии доля государства в ОАК увеличится до 91,4%. Бюджетные деньги пойдут на поддержку авиационного лизинга, а частично — на строительство гражданских самолетов, рассказал представитель ОАК Максим Сысоев. Основными получателями этих средств станут "Ильюшин финанс" и Финансовая лизинговая компания, отмечает руководитель аналитического департамента "Ингосстрах-инвестиций" Евгений Шаго. По его подсчетам, на 6,75 млрд руб. можно приобрести три новых среднемагистральных

самолета. В конце 2008 г. ОАК проведет второе размещение акций. Кроме государства в нем примут участие частные акционеры. В результате ОАК получит акции оставшихся у государства авиастроительных предприятий (РСК "МиГ" и КАПО) и недостающие пакеты своих "дочек" у частных собственников. Его объем пока не определен.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). Создана в 2006 г. В уставный капитал ОАК внесены 100% АХК "Сухой", 86% МАК "Ильюшин", 90,8% ОАО "Туполев", 38,2% НПО "Иркут" и др. Выручка (2007 г., РСБУ) — 27,15 млн руб. Чистая прибыль — 121,03 млн руб. Акционеры — государство (90,9%), бывшие и нынешние менеджеры "Иркут" (9,1%).

*источник: газета «Ведомости»  
05.06.08*

## ОАК ПЛАНИРУЕТ ДЕБЮТНЫЙ ВЫПУСК CLN

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) летом разместит CLN на \$ 100 млн, сообщил вчера источник, близкий к размещению. Организаторы выпуска, которыми выступают МДМ-банк и Deutsche Bank, рассчитывают на доходность 10,25–10,5 % годовых. По мнению аналитиков, корпорация может рассчитывать и на меньшую ставку.

В ОАК вчера воздержались от комментариев относительно размещения. Впрочем, ранее представители компании неоднократно заявляли о планах по привлечению средств. В августе 2007 года президент ОАК Алексей Федоров сообщил, что до 2012 года корпорация планирует занять 120 млрд руб., при этом конкретных инструментов он не назвал. Осенью вице-президент ОАК Валерий Безверхний заявил, что компания привлечет в 2008–2010 годах 120 млрд руб. при помощи рублевых облигаций.

По мнению главного экономиста УК "Финам-менеджмент" Александра Осина, ОАК могла выбрать долларские CLN в качестве инструмента привлечения средств, поскольку в текущей ситуации заем в долларах обойдется компании дешевле. Аналитики отмечают, что бумаги будут пользоваться спросом среди

инвесторов. Несмотря на то, что это дебютный выпуск облигаций ОАК, компании, входящие в состав корпорации, уже занимали на рынке. Выпуск облигаций НПК "Иркут" третьей серии торгуется сейчас с доходностью к погашению около 9 %, облигации РСК "МиГ" – с доходностью к оферте около 10,5 %.

Начальник отдела анализа долговых рынков Банка Москвы Егор Федоров отмечает, что рублевые облигации банки используют не только для получения купонного дохода, но и для рефинансирования краткосрочных операций. Эффективность рынка CLN по сравнению с рублевыми облигациями ниже, вторичный рынок там, по сути, отсутствует. Таким образом, доходность должна будет отражать требования инвесторов к премии не только за конъюнктуру, но и за потенциально низкую ликвидность этих инструментов. Тем не менее, по мнению аналитика, при сохранении текущей ситуации на рынке выпуск в итоге может быть размещен с доходностью ниже первоначальных ориентиров 10,25–10,5 % годовых.

*источник: газета «Бизнес & FM»  
11.06.08*

## МИНФИН РФ НЕ СОГЛАСЕН С ПЕРЕЧНЕМ АКТИВОВ, ПЕРЕДАВАЕМЫХ "РОСТЕХНОЛОГИЯМ"

Минфин РФ не согласен с перечнем активов, передаваемых госкорпорации "Ростехнологии", говорится в письме вице-преьера, министра финансов РФ Алексея Кудрина, которое он направил первому вице-премьеру Игорю Шувалову, сообщили в Минфине 10 июня агентству ПРАЙМ-ТАСС.

В письме отмечается, что самостоятельная продажа части передаваемых "Ростехнологиям" активов является скрытой формой приватизации и предполагает непрозрачность механизмов их продажи и отсутствие контроля над использованием доходов самой госкорпорации. В связи с этим Минфин предлагает обязать "Ростехнологии" согласовывать с правитель-

ством любые решения по отчуждению передаваемых предприятий.

Алексей Кудрин также выступает против передачи госкорпорации активов гражданских предприятий, доли РФ в зарубежных СП, а также ОАО "ОПК "Оборонпром". В настоящее время предполагается передача в капитал "Ростехнологий" до 470 ФГУП и ОАО. Предполагается создать многоуровневую структуру, включающую в себя 24 оборонных и 7 гражданских холдингов.

*источник: АРМС-ТАСС  
10.06.08*

## РАЗРАБОТКА ПАК ФА И СОЗДАНИЕ СЕМЕЙСТВА SUPERJET 100 — ПРИОРИТЕТНЫЕ ПРОЕКТЫ "СУХОГО" НА БЛИЖАЙШУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

Разработка перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА) и создание семейства региональных самолетов Superjet 100 названы приоритетными проектами АХК "Сухой" на ближайшую перспективу, говорится в годовом отчете холдинга.

"Стратегические планы компании "Сухой" в области боевой авиации связаны с разработкой и созданием боевого авиационного комплекса нового поколения. Задачи по созданию такого комплекса определены в действующей Государственной программе вооружений", — говорится, в частности, в отчете.

Приоритетным направлением в области гражданской авиации является дальнейшее развитие проекта Superjet 100.

В документе отмечается, что к другим приоритетным направлениям деятельности холдинга относятся разработка и серийное производство боевых самолето-

тов как для Министерства обороны РФ, включая модернизацию ранее созданных (Су-24/27) и поставку новой техники (Су-34, Су-27СМ2, боевого авиационного комплекса нового поколения), так и для поставок за рубеж (Су-32/35, Су-27СМ/Су-30МК).

В числе приоритетов также названы организация и обеспечение послепродажного обслуживания боевой и гражданской авиационной техники. "В рамках реализации долгосрочной стратегии определены новые направления деятельности предприятий холдинга "Сухой" в кооперации с российскими и зарубежными партнерами. К их числу относятся создание беспилотных летательных аппаратов, разработка модификаций Superjet 100, сверхзвукового административного самолета SSBJ и другие", — говорится в годовом отчете "Сухого".

*источник: АРМС-ТАСС  
24.06.08*

## ОАК БУДЕТ СФОРМИРОВАНА ДО КОНЦА ГОДА, В НЕЕ ВОЙДЕТ КАЗАНСКОЕ АВИАОБЪЕДИНЕНИЕ

До конца 2008 г. завершится формирование Объединенной авиастроительной корпорации, в которую войдет в том числе Казанское авиапроизводственное объединение, сообщил вице-премьер РФ Сергей Иванов на заседании Президиума Правительства РФ. Сергей Иванов также сообщил, что совет директоров ОАК рассмотрел ближайшие планы работы авиастроительной отрасли, согласно которым в текущем году в серийное производство будет запущено два новых типа гражданских самолетов — Ан-148 и "Суперджет-100". "Впервые за постсоветское время мы столкнулись с проблемой полной загрузки промышленных мощностей корпораций", — заметил вице-премьер. По его словам, результаты развития авиационной промышленности в 2007 г. "очень

неплохие: рост производства составил 16,6 проц. по отношению к прошлому году, а по объемам производства и финансовым показателям 2007 год вообще стал самым лучшим начиная с 1991 года".

Что касается планов на текущий год, то главное здесь — качество, подчеркнул вице-премьер. "Мы определили приоритетные модели самолетов, начиная от полевых до гражданской авиации и военно-технического плана", — сказал Иванов. Кроме того, исходя из потребностей, отныне принято решение более тесно работать с авиаперевозчиками, в том числе по двигателям, резко снижающим энергозатраты.

источник: АРМС-ТАСС  
02.06.08

## ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ НАМЕРЕНА ОБМЕНИТЬ ЧАСТЬ АКЦИЙ НА ЧАСТЬ ПРОЦЕНТОВ АКЦИЙ ЕВРОПЕЙСКОГО АВИАСТРОИТЕЛЬНОГО КОНЦЕРНА

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) намерена обменять часть своих акций на часть процентов акций Европейского авиастроительного концерна EADS, принадлежащих Внешэкономбанку (ВЭБ), сообщил журналистам глава ОАК Алексей Федоров. По его словам, в этом году корпорация проведет две допэмиссии. Первая — на 6,7 млрд долл., которые пойдут на гражданскую авиацию и техническое перевооружение.

"Целью второй допэмиссии станет поглощение активов", — сказал Федоров, пояснив, что речь идет о ташкентском авиационном объединении, казанском авиастроительном заводе, РСК "МиГ". "Возможно, это будут 5 проц. акций EADS, которые находятся во Внешэкономбанке", — отметил он.

источник: АРМС-ТАСС  
07.06.08

## РОССИЯ МОЖЕТ ЗАВОЕВАТЬ 15 % МИРОВОГО РЫНКА РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ — ЭЛЬВИРА НАБИУЛЛИНА

Россия может завоевать 15 % мирового рынка региональных самолетов. В этом убеждена министр экономического развития и торговли Эльвира Набиуллина. Выступая на презентации Sukhoi SuperJet 100 на Петербургском экономическом форуме, Набиуллина заявила: "Завоевать до 15 % мирового рынка региональных самолетов — амбициозная, но реальная для России задача". "Авиация остается одним из приоритетов российской экономической политики", — добавила она.

Набиуллина убеждена, что не зря на SuperJet возлагают столько надежд, потому что при его проектировании и строительстве были использованы самые современные экономические решения, технологии. Кроме того, компания "Гражданские самолеты Сухого" показала пример эффективного сотрудничества с иностранными партнерами.

источник: ИТАР-ТАСС  
08.06.08

## EADS НЕ УХОДИТ

Акционеры "Иркут" переизбрали совет директоров. В него вошли всего два новичка — представители Объединенной авиационной корпорации (ОАК, контролирует 50,1 % "Иркут") и самого "Иркут". А руководитель московских офисов EADS и Airbus Вадим Власов сохранил свое кресло в совете даже несмотря на то, что EADS продает 10 % акций "Иркут". Это вполне логично, объясняет представитель "Иркут" Елена Федорова. Несмотря на то что EADS выходит из состава акционеров "Иркут", компании вместе реализуют несколько проектов. "Иркут" выпускает компоненты для самолетов A320, планирует участвовать в производственной программе A350, а СП "Иркут" и EADS занимается конвертацией пассажирских самолетов Airbus в грузовые. "Иркут" мне предложил остаться в совете директоров как независимому директору для более

тесного взаимодействия по имеющимся проектам", — сообщил Власов. Кроме EADS "Иркут" потерял и других миноритариев. По предварительным данным, владельцы около 45 % акций (90 % от free float) "Иркут" подали заявку на продажу бумаг в рамках оферты ОАК, рассказали источники в "Иркуте" и ОАК. Срок оферты истек 16 июня. Цена оферты — 22,28 руб. Для выкупа всего миноритарного пакета ОАК возьмет кредит в Сбербанке — 10,8 млрд руб., говорит источник в ОАК. Что ОАК будет делать с акциями "Иркут", пока не решено. Один из источников не исключил, что ОАК решит довести свою долю в "Иркуте" до 95 %, а потом принудительно выкупит оставшиеся. Есть и другой вариант: часть акций предложить рынку.

источник: газета «Ведомости»  
24.06.08

## ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ И КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПОДПИСЫВАЮТ ПАКЕТ ДОКУМЕНТОВ ПО КОНВЕРТАЦИИ САМОЛЕТОВ A320

5 июня с. г. в Берлине подписан пакет документов, конкретизирующих дальнейшее сотрудничество российских и западноевропейских авиастроителей в рамках проекта по конвертации самолетов A320/A321 в грузовые версии.

Среди подписанных соглашений: договор на совместное выполнение проектных работ, сторонами которого будут являться ОАО "Корпорация "Иркут", совместное предприятие (СП) Airbus Freighter Conversion GmbH (AFC), компании Airbus S.A.S. и Elbe Flugzeugwerke (EFW) GmbH (последние две – 100 % дочерние компании EADS), и договор между СП AFC и ОАО "Корпорация "Иркут" на поставку комплектов для переоборудования в немецкий центр конвертации. Стоимость обоих контрактов оценивается в сумму до 360 млн долларов.

Соглашение о реализации проекта конвертации самолетов A320/A321 в грузовые версии было достигнуто 22 марта 2007 г. Участниками проекта с российской стороны являются ОАО "ОАК" и ОАО "Корпорация "Иркут", с европейской стороны – компании Airbus S.A.S. и EFW GmbH. В мае 2007 г. в Германии (Дрезден) было зарегистрировано СП Airbus Freighter Conversion GmbH (AFC). Проектные работы были начаты в декабре 2007 г. на площадках в Тулузе, Гамбурге, Бремене и Дрездене.

Российская доля в совместном предприятии составляет 50 % и будет поровну разделена между ОАК и корпорацией "Иркут", оставшиеся 50 % поделит компания Airbus (18 %) и авиазавод EADS в Дрездене Elbe Flugzeugwerke GmbH (32 %).

В ходе конвертации демонтируется пассажирский салон, производится установка усиленных полов и погрузочно-разгрузочного оборудования, а для облегчения загрузки в фюзеляже самолета прорезается большой грузовой люк. Все комплекты деталей для переоборудования (киты) будут производиться на Иркутском авиационном заводе. Первый прототип конвертированного самолета планируется выпустить в 2011 г. Согласно предварительной оценке сторон, оборот совместного предприятия может составить до 200 млн долларов США в год при прогнозируемом рынке до 400 самолетов к 2025 г.

Дальнейшему расширению сотрудничества корпорации "Иркут" с EADS также способствует успешная реализация программы производства компонентов на Иркутском авиационном заводе. К настоящему времени получены все необходимые одобрения со стороны заказчика – Airbus и разворачивается серийное производство компонентов из деталей, полностью изготовленных на Иркутском авиационном заводе.

На церемонии подписания упомянутых выше документов присутствовали президент ОАК А. И. Федоров, президент корпорации "Иркут" О. Ф. Демченко, управляющий директор СП AFC Ларс Беккер, управляющий директор Elbe Flugzeugwerke GmbH доктор Андреас Шперл, исполнительный директор Airbus S.A.S. Христиан Шререр.

Выступая на церемонии, президент ОАК А. И. Федоров подчеркнул, что впервые в истории российской авиастроительной отрасли корпорация "Иркут" участвует в совместном проекте с Airbus как полноправный партнер, а не поставщик первого или второго уровня, приобретая уникальный опыт управления комплексным международным проектом с участием большого числа западных и российских компаний.

В свою очередь президент корпорации "Иркут" О. Ф. Демченко отметил: "В ходе реализации этого проекта "Иркут" проводит масштабное технологическое переоснащение своих производственных площадей, приобретает новые компетенции в области гражданского авиастроения".

Как заявил Ларс Беккер, управляющий директор СП AFC, "этот уникальный проект объединяет на основе партнерства усилия трех стран – России, Германии и Франции – в области создания грузовой версии самолета A-320, который особенно востребован на мировом рынке авиaperевозок. Это, безусловно, новая страница в сотрудничестве ведущих авиастроительных корпораций – EADS, Airbus, ОАК, "Иркута". И мы уверены, что этот опыт будет использован и в будущих проектах между нашими странами".

*источник: компания «НПК "Иркут"»  
04.06.08*

## "СУХОЙ" НАМЕРЕН ЗАНЯТЬ ДОМИНИРУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ПОСЛЕПРОДАЖНОЙ ПОДДЕРЖКИ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Стать одним из центров мирового гражданского самолетостроения в классе региональных пассажирских самолетов к 2015 г., а в 2016–2025 гг. – войти в число лидеров на глобальном рынке этого класса самолетов намерен АХК "Сухой". Эта стратегическая задача зафиксирована в годовом отчете холдинга за 2007 г. Долю в сегменте региональных самолетов предполагается довести до 18–20 проц. В области послепродажной поддержки авиатехники на российском рынке планируется занять доминирующее положение, организовав предоставление полного ряда услуг. Сервисные услуги гражданской и военной техники должны достичь 20 проц. от общей выручки компании. Для достижения этих целей "Сухой" проводит качественное обновление научно-производственной базы предприятий, глубокую диверсификацию про-

изводства, адаптацию к условиям глобального рынка авиационной техники. Основным проектом программы гражданской авиации холдинга является разработка и организация серийного производства первого за последние 20 лет нового российского гражданского самолета Sukhoi Superjet 100. Этот проект – пример беспрецедентно широкой для России международной кооперации. В нем задействовано более 30 крупнейших мировых авиакосмических компаний, поставщиков систем и комплектующих, таких как Boeing, Alenia Aeronautica, Snecma, Thales Group, Honeywell International и др. В настоящее время Sukhoi Superjet 100 проходит летные испытания.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
26.06.08*

## ИНДОНЕЗИЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОЛУЧИТ РОССИЙСКИЕ МИ-35

Шесть российских транспортно-боевых вертолетов Ми-35 будут в ближайшее время поставлены в Индонезию, отметил глава генштаба вооруженных сил Индонезии генерал Агустади Сасонгко Пурномо. "Группа наших испытателей вернулась из России в понедельник. Они проверяли финальную готовность вертолетов", — сообщил Пурномо.

Вертолеты Ми-35 предназначены для уничтожения бронетехники, огневой поддержки подразделений сухопутных войск, высадки десанта, эвакуации раненых, а также транспортировки грузов в грузовой кабине и на внешней подвеске.

Как заявил представитель "Рособоронэкспорта" в Джакарте Николай Киреев, 15 членов летно-технического состава из Индонезии проходят обучение на заводе — производителе вертолетов с марта 2008

года. По словам Киреева, поставка шести вертолетов намечена на июль, однако точная дата еще не определена. "Конкретные даты поставки Ми-35 будут определены после окончательного согласования сторонами некоторых условий контракта", — сказал он.

Два таких транспортно-боевых вертолета уже были поставлены в Индонезию Россией в сентябре 2003 года.

Осенью Владимир Путин договорился с руководством Индонезии о выделении Россией кредита в размере 1 млрд долларов на закупку 22 вертолетов, 20 танков и двух подводных лодок российского производства. Кроме того, Джакарта объявила о намерении закупить шесть самолетов "Су" на 335 млн долларов.

*источник: газета «Взгляд»  
18.06.08*

## СЕУЛ ПОТРАТИТ МИЛЛИАРД ДОЛЛАРОВ НА ЗАКУПКУ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

Южная Корея намерена ускорить закупку в России 32 палубных вертолетов Ка-32 для оснащения десантных кораблей проекта Dokdo национальных военно-морских сил. Как сообщает The Hankyoreh, решение Сеула об экстренной реализации программы принятия на вооружение новых вертолетов связано с намеченной на 2012 год передачей Вашингтоном функций оперативного управления южнокорейской армией в условиях военного времени.

Правительство Южной Кореи приняло решение выделить на закупку российских вертолетов 930 миллиардов вон (894 миллиона долларов), которые будут заложены в оборонный бюджет страны на 2009–2013 годы. Поставка техники ожидается в период с 2013 по 2018 год.

Вертолеты Ка-32 планируется использовать для заброски морских пехотинцев в тыл потенциального противника. На данный момент южнокорейские мор-

пехи не имеют на вооружении авиационной техники и могут проводить подобные операции только с использованием вертолетов армейской авиации.

Вместе с тем часть представителей вооруженных сил и оборонной промышленности Южной Кореи выступают против планируемой закупки Ка-32, которая, по их мнению, может негативно сказаться на реализации программ разработки и производства национальных военных вертолетов. В качестве еще одного аргумента приводится возможный рост издержек в связи с необходимостью доработки российских вертолетов, которые изначально создавались для применения в гражданских целях.

Напомним, что ранее Ка-32 поставлялись Россией для ВВС Южной Кореи.

*источник: LENTA.RU  
18.06.08*

## НОВОСИБИРСКИЙ ЗАВОД "СУХОГО" ПРОВЕЛ В 2007 Г. ПРОФЕССИОНАЛЬНУЮ ПЕРЕПОДГОТОВКУ ПОЧТИ ТРЕХ ТЫСЯЧ РАБОТНИКОВ

Почти три тысячи работников входящего в холдинг "Сухой" Новосибирского авиационного производственного объединения им. В. П. Чкалова (НАПО) прошли в 2007 г. обучение на различных курсах, тренингах и семинарах. На эти цели предприятие израсходовало более 4 млн руб. Здесь действует единая система подготовки и повышения квалификации кадров. Для проведения занятий имеется лекционный зал, три учебных класса и мастерские.

Реализация образовательной программы продолжается и в этом году. Так, корпоративный университет компании "Сухой" провел в июне для группы сотрудников среднего руководящего звена НАПО тренинг на тему "Личная эффективность". Обучение проходило в рамках общей программы холдинга обучения кадрового резерва. Мастера цехов и начальники смен учились постановке задач, определению целей и планированию собственного рабочего времени и рабочего времени подчиненных. Такие занятия позволяют лучше понять цели корпорации, добиваться повышения производительности труда за

счет более системного и научного планирования времени, повышения контроля и определения критериев успешности выполнения поставленных задач.

Обучение по программе повышения личной эффективности сотрудников НАПО было организовано корпоративным университетом "Сухого" впервые. Ранее такие тренинги проводились в других структурах холдинга — в ОКБ "Сухого", "Компании "Сухой" и "Гражданских самолетах "Сухого". В ближайшее время занятия на эту тему пройдут на заводе компании в Комсомольске-на-Амуре. Программа компании "Сухой" по обучению кадрового резерва включает в себя ряд тренингов и курсов, позволяющих повысить профессионализм работников, развить их лидерские качества, научить научному подходу к планированию. В основу программы заложены лучшие отечественные и зарубежные подходы к менеджменту и инженерной психологии.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
23.06.08*



## КОМПАНИЯ "СУХОЙ" В 2008 Г. НАПРАВИТ 97 ПРОЦ. КАПВЛОЖЕНИЙ НА РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА

ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" за последние три года почти все свои капитальные вложения направляла в развитие производства, сообщили корр. ИТАР-ТАСС в пресс-службе "Сухого" после официального утверждения советом директоров итогов работы компании в 2007 г.

На финансирование производства в 2005 и 2006 гг. холдинг направлял по 98 проц. всех капвложений, в 2007 г. — 99 проц. При этом от 68 до 76 проц. средств выделялось на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР). В денежном исчислении это составляло от 4,5 до 6,6 млрд руб.

"Основная доля вложений в НИОКР связана с программой создания боевого авиационного ком-

плекса нового поколения, программой создания многофункционального истребителя Су-35 и программой российского регионального самолета", — подчеркнули в пресс-службе "Сухого".

Тенденция первоочередного направления средств на развитие производства, включая НИОКР, сохранится и в текущем году. На эти цели планируется израсходовать 97 проц. общих финансовых ресурсов холдинга — 15,2 млрд руб. Это более чем в два раза превышает показатель 2007 г.

*источник: АРМС-ТАСС  
24.06.08*

## "ИРКУТ" УВЕЛИЧИЛ ДИВИДЕНДЫ ПО ИТОГАМ 2007 Г. НА 17 %

Акционеры ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" на годовом собрании приняли решение по итогам 2007 года направить 137 млн рублей на выплату дивидендов, сообщила пресс-служба компании. На одну акцию будет выплачено 0,14 рубля.

В 2006 году компания направила на выплату дивидендов 117 млн 375 тыс. 793 рубля. Таким образом, размер выплаченных дивидендов увеличился на 17 %. По итогам 2005 года компания не выплачивала дивиденды из-за убытка.

"Иркут" в 2007 году получил чистую прибыль по РСБУ в размере 3 млрд 899 млн рублей, что в 3,4 раза больше, чем в 2006 году. Выручка по РСБУ увеличилась в 1,8 раза, до 30 млрд 837 млн рублей.

В настоящее время ОАК контролирует 50,09 % акций "Иркута" (РТС: IRKT): 38,22 % в качестве вклада частных акционеров НПК и 11,89 %, находящихся на балансе АХК "Сухой". Частные акционеры "Иркута", в

свою очередь, являются акционерами ОАК (ЗАО "Компания "ФТК" контролирует 6,95 %, ООО "Одиз-тэрс" — 2,2 %, ЗАО "Фин-маркет" — 0,75 %). Государству принадлежит 90,1 % акций ОАК.

Уставный капитал "Иркута" разделен на 978 млн 131 тыс. 612 обыкновенных акций номиналом 3 рубля.

"Иркут" специализируется на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, а также самолетов-амфибий "Бе". Компания объединяет ряд ведущих российских производителей и разработчиков авиационной техники, включая Иркутское авиационное производственное объединение, Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева и ОАО "ОКБ им. Яковлева".

*источник: газета «Гудок»  
20.06.08*

## СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ КОМСОМОЛЬСКОГО ЗАВОДА "СУХОГО" УТВЕРДИЛО ГОДОВОЙ ОТЧЕТ И БУХГАЛТЕРСКУЮ ОТЧЕТНОСТЬ

Годовое общее собрание акционеров ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина" (входит в холдинг "Сухой") избрало новый состав совета директоров, утвердило годовой отчет общества и бухгалтерскую отчетность за 2007 г. Было также проведено распределение прибыли общества и рассмотрены иные вопросы в соответствии с Федеральным законом РФ "Об акционерных обществах".

На состоявшемся 2 июня заседании совета директоров ОАО "КНААПО" его председателем был избран генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян. Совет директоров общества назначил Александра Пекарша генеральным директором предприятия на новый срок.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
05.06.08*

## SUPERJET 100 НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ БЕЗОПАСНЫМ РОССИЙСКИМ САМОЛЕТОМ — ЭКСПЕРТ

Superjet 100 — один из самых безопасных российских самолетов, считает директор Центрального аэрогидродинамического института Сергей Чернышев.

"С точки зрения безопасности полетов это, пожалуй, у нас сегодня наиболее безопасный самолет. Свой ответ я основываю на конкретных данных испытаний", — сказал он. Для этого самолета впервые поставлена задача обеспечить летный ресурс в 80 тыс. часов, в то время как для других отечественных самолетов он был не более 20 тыс. часов. По словам

С. Чернышева, такой показатель будет достигнут благодаря использованию новейших материалов и технологий. "Высокий, заявленный по концепции, уровень безопасности будет проверен в ходе начавшихся летных испытаний", — отметил он.

"Superjet 100 — это продукт практически всей авиационной промышленности России", — подчеркнул С. Чернышев.

*источник: газета «Гудок»  
18.06.08*

## ПОДПИСАНО РАСПОРЯЖЕНИЕ О ПРЕОБРАЗОВАНИИ "РОСОБОРОНЭКСПОРТА" В ОАО

Премьер-министр РФ Владимир Путин подписал распоряжение о преобразовании федерального государственного унитарного предприятия "Рособоронэкспорт" в открытое акционерное общество, находящееся в федеральной собственности, сообщила пресс-служба правительства России.

100 % ОАО "Рособоронэкспорт" подлежит передаче в собственность Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростехнологии" в качестве имущественного взноса РФ. Данное распоряжение подписано во исполнение указа Президента РФ от 26 ноября 2007 г. № 1577 "Об открытом акционерном обществе "Рособоронэкспорт". Согласно документу, перечень ФГУПов, планируемых к приватизации в 2008 г., раздела II прогнозного плана приватизации федерального имущества на 2008 г. и основных направлений приватизации федерального имущества на 2008–2010 гг. дополнен позицией "Рособоронэкспорт".

В соответствии с распоряжением, Федеральному агентству по управлению государственным имуществом (Росимущество) поручено в 6-месячный срок обеспечить выполнение мероприятий по преобразованию ФГУП "Рособоронэкспорт" в ОАО. Также ведомство совместно с Федеральной службой по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России должно утвердить передаточный акт при реорганизации в форме преобразования ФГУП "Рособоронэкспорт" в открытое акционерное общество.

Кроме того, Росимуществу в месячный срок после государственной регистрации выпуска акций ОАО

"Рособоронэкспорт" поручено передать в качестве имущественного взноса РФ 100 % данных акций в собственность ГК "Ростехнологии".

Президентский указ о преобразовании ФГУП "Рособоронэкспорт" в ОАО был подписан 26 ноября 2007 г. В этот же день вступил в силу указ "О государственной корпорации "Ростехнологии". Генеральным директором "Рособоронэкспорта" был назначен Анатолий Исайкин, ранее занимавший должность заместителя главы "Рособоронэкспорта". В свою очередь Сергей Чемезов, бывший глава "Рособоронэкспорта", был назначен гендиректором ГК "Ростехнологии".

На долю "Рособоронэкспорта" приходится около 90 % всего военного экспорта России. Представительства "Рособоронэкспорта" действуют в 44 странах за рубежом и в 26 регионах Российской Федерации. Компания сотрудничает более чем с 700 предприятиями и организациями оборонно-промышленного комплекса России в 56 регионах страны. Представители "Рособоронэкспорта" входят в советы директоров ведущих российских промышленных предприятий.

Основной целью корпорации "Ростехнологии" является содействие разработкам, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции путем поддержки на внешнем рынке российских организаций – разработчиков и производителей промышленной продукции, создание системы продаж высокотехнологичной промышленной продукции, а также привлечение инвестиций в промышленный и оборонно-промышленный комплексы.

*источник: РосБизнесКонсалтинг  
20.06.08*

## АК "ИЛЬЮШИН" ПО ИТОГАМ 2007 Г. УВЕЛИЧИЛ РАЗМЕР ДИВИДЕНДОВ БОЛЕЕ ЧЕМ В 43 РАЗА

Акционеры ОАО "Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина" (АК "Ильюшин") на годовом собрании приняли решение направить на выплату дивидендов по результатам 2007 года 65 млн 376 тыс. 192,92 рубля, сообщается в материалах компании.

Размер утвержденного дивиденда на одну акцию, который должен быть выплачен до сентября, – 431,23 рубля. В прошлом году компания направила на выплату дивидендов 1 млн 516,04 тыс. рублей, при этом размер дивиденда на одну акцию составил 10 рублей. Таким образом, "Ильюшин" увеличил сумму дивидендов более чем в 43 раза.

Также акционеры на годовом собрании приняли решение утвердить годовой отчет, годовую бухгалтерскую отчетность, а также состав совета директоров компании. Помимо этого на собрании были одобрены возможные будущие сделки между компанией и ВТБ с предельной суммой в 2 млрд рублей.

АК "Ильюшин" является разработчиком авиационной техники, в том числе самолетов Ил-96-300 и Ил-76.

*источник: газета «Гудок»  
20.06.08*

## "РОСТВЕРТОЛ" УДВОИЛ УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ

ОАО "Роствертол" разместило в полном объеме дополнительный выпуск акций в размере 1,15 млрд руб., говорится в материалах компании. Все бумаги номиналом 1 рубль каждая размещены среди акционеров пропорционально имеющемуся у них количеству акций. Таким образом, уставный капитал "Роствертола" вырос в 2 раза – до 2,3 млрд рублей. Решение об увеличении уставного капитала ОАО "Роствертол" путем размещения дополнительных акций на сумму 1,15 млрд руб. было принято на вне-

очередном собрании акционеров в декабре 2007 года. Ранее уставный капитал ОАО "Роствертол" составлял 1,15 млрд руб. и был разделен на 1 млрд 150 млн обыкновенных акций номиналом 1 рубль. Государству принадлежит 7,88 % акций, ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" – 17,13 % акций.

*источник:  
газета «Коммерсантъ – Ростов-на-Дону»  
04.06.08*

## КИТАЙ ГОТОВ К ПЕРЕГОВОРАМ С РОССИЕЙ ПО ПЕРЕСМОТРУ УСЛОВИЙ Контракта на поставку ВТС Ил-76 и Заправщиков Ил-78

Китай готов к переговорам с Россией по пересмотру условий контракта на поставку военно-транспортных самолетов Ил-76 и заправщиков Ил-78, сообщает издание "UPI Эйша онлайн".

В прошлом году Россия официально предложила Китаю пересмотреть условия контракта от 2005 года стоимостью 1,045 млрд долл. на поставку 34 ВТС Ил-76 и 4 заправщиков Ил-78. Речь шла о полном отказе России использовать в качестве сборочной площадки ТАПОИЧ (Узбекистан), переносе исполнения контракта в Россию и увеличении стоимости контракта до 1,5 млрд долл.

Со ссылкой на источник в компании "Ильюшин" издание сообщает, что ситуация с пересмотром контракта недавно получила продвижение. В частности, Китай признал обоснованность российских требований и выразил готовность обсудить возможность подписания нового контракта. Однако Пекин настаивает

на повторном пересмотре поставляемой модификации Ил-76, обновлении производственных мощностей и ценовой политики. Китайская сторона также попросила перед подписанием нового официального соглашения разрешить своим специалистам осмотреть завод по производству самолетов.

Реализация контракта фактически была заморожена с марта 2006 года, когда Ташкентский авиазавод отказался подписать договор комиссии с "Рособоронэкспортом" по согласованной с Китаем цене. Дефицит необходимых на реализацию контракта средств оценивался примерно в 400 млн долл. В конце 2006 года "Рособоронэкспорт" сменил головного исполнителя контракта. Теперь им будет компания "Ильюшин". Все машины для Китая предполагается собрать на ульяновском авиазаводе "Авиастар-СП".

*источник: АРМС-ТАСС  
11.06.08*

## "ИРКУТ" УВЕЛИЧИЛ ПРИБЫЛЬ ЗА ПРОШЛЫЙ ГОД

Общее годовое собрание акционеров ОАО "Корпорация "Иркут" приняло решение выплатить дивиденды по итогам работы в 2007 году в размере 14 коп. на акцию номиналом 3 руб. За 2006 год "Иркут" выплатил дивиденды в размере 12 коп. на акцию. Как сообщает пресс-служба компании, чистая прибыль корпорации по РСБУ выросла в 2007 году в 3,5 раза — до 3,8 млрд руб. Собрание также избрало новый состав совета директоров, в который вошли: директор аналитического отдела московского представительства компании "Эн-Си-Эйч Эдвайзорс, Инк" Николай Арутюнов, исполнительный вице-президент по корпоративному развитию Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Валерий Безверхний, генеральный директор Иркутского авиационно-

го завода Александр Вепрев, генеральный директор ООО "ЕАДС" Вадим Власов, президент ОАО "Корпорация "Иркут" Олег Демченко, вице-президент по производству и кооперации "Иркута" Владимир Ковальков, вице-президент ООО "Управляющая компания Росбанка" Евгений Лямцев, генеральный директор ОАО "АХК "Сухой" Михаил Погосян, директор департамента корпоративных финансов ОАК Андрей Сливченко, генеральный директор госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов, президент ОАК Алексей Федоров. Президентом корпорации выбран Олег Демченко.

*источник:  
газета «Коммерсантъ — Хабаровск»  
24.06.08*

## КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПРИЗНАНА КРУПНЕЙШЕЙ РОССИЙСКОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИЕЙ

Компания "Сухой" признана лидером авиастроения в России российской независимой аналитической организацией в области экспорта вооружения — Центром анализа стратегий и технологий. Центр АСТ обнародовал свой ежегодный рейтинг крупнейших компаний по объемам производства военной продукции в 2007 году.

Холдинг "Сухой" занял в рейтинге 1-е место среди авиастроительных компаний, увеличив свою выручку в 2007 году более чем в два раза по сравнению с предыдущим годом.

Выручка холдинга "Сухой" по итогам 2007 г. достигла 47,6 млрд рублей (более 1,9 млрд долл.). Чистая прибыль увеличилась почти в 12 раз и составила 3,9 млрд рублей (более 150 млн долл.).

По оценке российских экспертов, позитивные результаты достигнуты благодаря поставке на экспорт в минувшем году более 40 самолетов семейства Су-30 и росту гособоронзаказа.

Оценку экспортного потенциала "Сухого" в начале текущего года дала авторитетная в области военного авиастроения американская компания "Форкаст

интернэшнл" (Forecast International). Согласно ее прогнозу, в период с 2008 по 2012 г. российская компания может произвести 177 истребителей, что составит более 12 процентов мирового рынка этого вида боевых машин.

Холдинг "Сухой" — крупнейший российский производитель и экспортер военной авиатехники. На его заводах в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске проводятся работы по модернизации и ремонту фронтовых бомбардировщиков Су-24М, производству и ремонту истребителей Су-27СМ, сборке фронтовых истребителей-бомбардировщиков Су-34. Компания также поставляет запасные части и агрегаты для производимой для Министерства обороны РФ авиационной техники. Для летных учебных центров изготавливаются новые учебные классы и тренажеры. На экспорт поставляются истребители Су-30МК2, Су-30МКМ и Су-30МКИ, запасные части, узлы и агрегаты к ранее проданным самолетам.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
17.06.08*

## ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА SUPERJET 100 БУДУТ ПРОДОЛЖЕНЫ НА ТЕКУЩЕЙ НЕДЕЛЕ

Летные испытания российского самолета Superjet 100 "будут продолжены на нынешней неделе", сообщил генеральный директор Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения (КНААПО) Александр Пекарш.

По его словам, "пока выполнены два полета и сейчас идет стадия доводочных заводских испытаний летного образца самолета". "Согласно намеченной программе, необходимо было сделать глубокий анализ полученных данных о работе бортовых систем, чтобы продолжать летные испытания без перерывов", — уточнил гендиректор.

Он подчеркнул, что "предстоит выполнить около 40 полетов в Комсомольске-на-Амуре, затем самолет перебазируют в июле в подмосковный город Жуковский и он будет предъявлен на сертификационные испытания".

Всего КНААПО готовит для программ испытаний шесть прототипов самолета Superjet 100, в том числе четыре машины для летных и две — для прочностных статических испытаний. Один прототип уже выдер-

жал комплекс такой проверки в Жуковском, еще один будет проходить испытания на прочность в Сибирском научном институте авиации, сообщил Александр Пекарш.

Он подчеркнул, что "сейчас в запуске агрегаты для серийного производства, то есть началась работа по строительству серийных самолетов". "Проведенные испытания дают основания считать, что больших проблем в дальнейшей работе над производством лайнера не будет", — отметил гендиректор КНААПО.

По его словам, "некоторые вопросы есть и в процессе постройки самолета вводятся какие-то конструктивные изменения. Это нормальный процесс, общепринятый в авиастроении".

По плану компании ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" в сертификационных испытаниях будут участвовать четыре самолета Superjet, собранных авиастроителями Комсомольска-на-Амуре. Получение сертификата планируется в марте 2009 г.

*источник: АРМС-ТАСС  
17.06.08*

## ИНТЕНСИВНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СОВМЕСТНЫХ ИСПЫТАНИЙ МНОГОЦЕЛЕВЫХ УДАРНЫХ САМОЛЕТОВ СУ-34 ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛЫМ ГОДОМ ВОЗРОСЛА ПОЧТИ ВДВОЕ

Интенсивность государственных совместных испытаний (ГСИ) многоцелевых ударных самолетов Су-34 по сравнению с прошлым годом возросла почти вдвое, сообщили "Интерфаксу-АВН" в оборонно-промышленном комплексе.

"В следующем году интенсивность проведения летных испытаний Су-34 может еще более увеличиться, но это зависит от тех планов, которые закладывает заказчик — российское военное ведомство", — отметил собеседник агентства.

По его словам, в рамках ГСИ "недавно с помощью специальной аппаратуры успешно решена задача, связанная с отработкой режима предотвращения сваливания самолета в штопор".

"Сегодня в летных испытаниях принимают участие пять Су-34, этого количества достаточно и увеличивать его не планируется", — сказал источник.

Он напомнил, что первый этап ГСИ завершился 30 октября 2006 года с выполнением более 200 полетов Су-34. "Второй этап летных испытаний рассчитан на период примерно в три года", — сказал собеседник агентства.

Он подчеркнул, что "сегодня важен не столько количественный выпуск Су-34, сколько налаживание их производства по заданной цене".

"Поэтому необходимо произвести техпереворужение Новосибирского авиазавода с тем, чтобы добиться производства в приемлемых ценовых параметрах, то есть снизить себестоимость и трудоемкость производства самолета", — сказал собеседник "ИФ-АВН".

*источник: сайт «Оружие России»  
17.06.08*

## ЗАВОД "СУХОГО" В КОМСОМОЛЬСКЕ ИЗРАСХОДОВАЛ В 2007 Г. НА ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ 25 МЛН РУБЛЕЙ

Более 25 млн рублей израсходовало в 2007 году на программы подготовки и переподготовки кадров входящее в холдинг "Сухой" Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина (КНААПО). Общее число сотрудников, прошедших обучение на различных курсах, тренингах и семинарах, превысило 13 тыс. человек. Система обучения персонала действует на предприятии в течение ряда лет. Необходимость получения руководителями и техническими специалистами специальных знаний и изучения передового отечественного и зарубежного опыта вызвана активным внедрением на производстве новых технологий с использованием высокопроизводительного оборудования, а также потребностью придать более высокое качество организации и управлению бизнес-процессами. КНААПО участвует

в реализации приоритетных программ холдинга по созданию и организации серийной сборки регионального самолета Sukhoi Superjet 100, многофункционального истребителя Су-35 и боевого авиационного комплекса пятого поколения.

КНААПО им. Ю. А. Гагарина — крупнейшее российское авиастроительное предприятие, входящее в состав холдинга "Сухой". Здесь были выпущены тысячи боевых и сотни гражданских самолетов — от первого самолета-разведчика до современных истребителей семейства "Су" и легких самолетов-амфибий. Сегодня завод производит истребители Су-27, многофункциональные истребители Су-30МКК, Су-30МК2.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
19.06.08*

## BOEING УЧИТ ОАК РАЦИОНАЛЬНОСТИ

Компания Boeing бесплатно обучит сотрудников российской Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) бережливости. В субботу в ходе Петербургского международного экономического форума президент Boeing по России и СНГ Сергей Кравченко подписал с президентом — председателем правления ОАК Алексеем Федоровым соглашение о расширении сотрудничества, предусматривающее проведение на предприятиях ОАК образовательных семинаров по программе Lean.

"Благодаря технологии управления Lean Boeing удалось достичь существенного сокращения расходов и улучшить работу в целом ряде программ. В частности, при реализации программы Boeing-737 мы сумели сократить время сборки на 50 % и уменьшить производственные площади на 41 %", — заявил Сергей Кравченко, рекомендуя коллегам американский интеллектуальный продукт. Lean (по-английски — "худой, поджарый") представляет собой совокупность методов и приемов, нацеленных на снижение производственных издержек посредством более рационального использования площадей и оборудования, ускорения технологических процессов, снижения складских запасов и т. п. По словам г-на Кравченко, только в 2004 году (более свежие данные отсутствуют) применение принципов Lean позволило Boeing сэкономить 240 млн долларов.

В России эти принципы были опробованы в компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС). В ее

проекте по созданию регионального самолета SSJ 100 Boeing участвует на правах партнера-консультанта. За прошедший год специалисты Boeing провели пять семинаров для руководителей высшего и среднего звена ГСС в Москве и Комсомольске-на-Амуре. "Такие технологии управления необходимы предприятиям ОАК для организации современного массового производства гражданской авиационной техники", — заявил в Петербурге Михаил Погосян, генеральный директор холдинговой компании "Сухой", 100-процентной "дочкой" которой является ГСС. Пресс-секретарь ГСС Ольга Каюкова, правда, затруднилась назвать "Времени новостей" экономический эффект, полученный в результате внедрения Lean в России. "О точных цифрах легко говорить в случае серийного производства", — отметила она, — а мы пока находимся на стадии проектирования нового самолета".

Обучение Lean организовано по "каскадному" принципу: из числа участников первого цикла отбираются лекторы для работы со вторым набором слушателей и т. д. Как сообщил "Времени новостей" пресс-секретарь ОАК Максим Сысоев, в первую очередь американские специалисты по Lean поработают на авиационных заводах в Новосибирске, Воронеже и Казани. "А через год мы сами накопим компетенцию и будем иметь своих лекторов", — считает г-н Сысоев.

*источник: газета «Время новостей»  
08.06.08*

## ДИВИДЕНДЫ АХК "СУХОЙ" ЗА 2007 ГОД БУДУТ РЕКОРДНЫМИ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ ХОЛДИНГА

Авиационная холдинговая компания "Сухой" выплатит акционерам самые крупные дивиденды за всю историю своего существования. "Утвержденная сумма дивидендных выплат — более 312,7 млн рублей, или 17 рублей 40 копеек на одну обыкновенную акцию холдинга — является самой высокой за всю историю существования компании", — говорится в сообщении пресс-службы компании.

На годовом собрании акционеров был также избран новый совет директоров ОАО "Компания "Сухой" в составе 11 человек. В него, в частности, вошли президент корпорации "Иркут", член правле-

ния Объединенной авиастроительной корпорации Олег Демченко, генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Анатолий Исайкин, генеральный директор компании "Сухой", первый вице-президент по координации программ ОАК, член правления ОАК Михаил Погосян, президент — председатель правления ОАК Алексей Федоров.

Акционеры также утвердили новую редакцию устава, положения о совете директоров и о ревизионной комиссии.

*источник: газета «Гудок»  
16.06.08*

## УМПО НАПРАВИЛО ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ ЗА 2007 Г. НА РАЗВИТИЕ

Акционеры ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) на годовом собрании 24 июня приняли решение не выплачивать дивиденды по итогам 2007 года и направить чистую прибыль в размере 426 млн 514 тыс. рублей на развитие компании, сообщили в пресс-службе предприятия. По итогам 2006 года дивиденды также не выплачивались. Акционеры утвердили аудитором ООО "Аудит. Безопасность. Консалтинг". Как сообщалось ранее, в новый состав совета директоров из 15 человек вошли 6 представителей УМПО, 5 представителей НПО "Сатурн", два представителя ОПК "Оборонпром" и два — государства. Председателем совета директоров избран гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин.

ОАО "УМПО" является одним из крупнейших в России производителей двигателей. Завод выпускает двигатели для военной и гражданской авиационной техники, запасные части к ним, изделия для вертолетной техники, а также газоперекачивающее и газотурбинное оборудование на базе авиадвигателей. По данным на 18 февраля 2008 года ОАО "НПО "Сатурн" владело 19,98 % уставного капитала, ООО "Машиностроитель" — 18,53 %, ООО "Союз АДС" — 9,39 %, Roinco Enterprises Limited — 11,87 %, Stansfield Holdings Ltd. — 5,75 %.

*источник: газета «Гудок»  
26.06.08*

## КОМПАНИЯ "СУХОЙ" С 2008-ГО ПО 2012 Г. СПОСОБНА ВЫПУСТИТЬ 177 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ — "ФОРКАСТ ИНТЕРНЭШНЛ"

Компания "Сухой" в период с 2008-го по 2012 г. способна выпустить 177 истребителей. Оценку экспортного потенциала "Сухого" дала авторитетная в области военного авиастроения компания "Форкаст интернэшнл", опубликовавшая прогноз, согласно которому в период с 2008 по 2012 г. российская компания может произвести 177 истребителей, что составит более 12 проц. мирового рынка этого вида боевых машин. Речь идет прежде всего об истребителе семейства Су-30МК, поставляемых за рубеж.

В настоящее время фирма также проводит летные испытания новейшего глубоко модернизированного многоцелевого истребителя поколения "4++" Су-35, оснащенного двигателем "117С" производства научно-производственного объединения "Сатурн". В этом самолете используются технологии боевых истребителей пятого поколения. Серийное производство этой машины, которая станет основным экспорт-

ным продуктом компании, планируется на 2011–2012 гг., — пояснили в ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой".

Кроме того, государственной программой вооружения на 2007–2015 гг. предусматривается заключение Министерством обороны РФ с "Сухим" крупного контракта на закупку истребителей-бомбардировщиков Су-34. ВВС РФ уже передано два таких самолета. "Обновление парка боевых машин ВВС РФ, увеличение государственного оборонного заказа, наличие перспективных разработок и сформированный портфель экспортных заказов на 2007–2009 гг. повышает стратегическое значение фирмы для авиапромышленности страны", — подчеркнули в ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой".

источник: АРМС-ТАСС  
17.06.08

## УМПО СТАЛО ЕДИНСТВЕННЫМ ВЛАДЕЛЬЦЕМ "ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ"

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) стало владельцем 100 % уставного капитала ООО "Корпорация "Газотурбинные двигатели", говорится в сообщении УМПО. Ранее объединение владело 50 % уставного капитала корпорации. АО стало единоличным владельцем ООО после выхода из состава учредителей второго предприятия. ООО "Корпорация "Газотурбинные двигатели" было создано в 2003 году ММПП "Салют" и УМПО.

ОАО "УМПО" является одним из крупнейших в России производителей двигателей для военной и гражданской авиационной техники, запасных частей к ним, изделий для вертолетной техники, а также газоперекачивающего и газоэнергетического оборудования на базе авиадвигателей.

источник: газета «Коммерсантъ — Казань»  
17.06.08

## ЦИФРОВЫЕ САМОЛЕТЫ "СОКОЛА"

Нижегородский авиазавод приступает к производству новой модели самолетов.

Истребители МиГ-29М/М2 входят в состав нового унифицированного семейства боевых самолетов, созданного на базе корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ. Завод будет выпускать одно- и двухместные варианты этой модели. Производство требует применения совершенно новых технологий, но нижегородские авиастроители к этому готовы. В частности, уходят в прошлое бумажные чертежи и документация. Модель будет полностью оцифрована.

Не забывают на заводе удерживать позиции на внешнем рынке ремонта и модификации истребителей. Так, подписан контракт на модернизацию самолетов МиГ-29УБ для индийских ВВС. Ремонтируется и совершенствуется партия МиГ-31Б, стоящих на вооружении российской армии. Получен госзаказ на производство учебно-боевых самолетов Як-130. Первый самолет будет выпущен уже в IV квартале этого года, далее — по одному через каждые 2-3 месяца. В течение трех лет завод должен поставить 12 таких самолетов. Правда, одновременно с авиазаводом "Сокол" производством Як-130 занялась научно-производственная корпорация "Иркут". Но рынки сбыта не пересекаются: Иркутский авиационный завод будет поставлять их в Алжир, а "Сокол" — российскому Минобороны. Это стало возможным благодаря тому, что Объединенная авиастроительная корпорация,

куда входят оба предприятия, перераспределяет контракты среди своих производственных площадок, давая возможность сбыта каждой из них.

Як-130 разработан ОКБ им. Яковлева и предназначен для обучения и совершенствования навыков пилотов, летающих на Су-30, МиГ-29, F-16. Самолет оснащен двумя турбореактивными двигателями и способен нести до 3 т боевой нагрузки. Максимальная дальность полета Як-130 без дополнительных баков — 2 тыс. км, практический потолок высоты полета — 12,5 км, максимальная скорость — 1 тыс. км/ч.

Стоимость одного Як-130 — порядка \$ 10–15 млн в зависимости от комплектации.

В производственных планах Нижегородского авиазавода "Сокол" — техническое перевооружение. На эти цели будет направлено 730 млн рублей (в 2007 г. на эти цели завод потратил 150 млн рублей). Приоритеты отданы закупке высокопроизводительного станочного оборудования. Для этого будут использоваться лизинговые схемы и кредиты, обеспеченные заказами. Всего до 2010 года в соответствии с программой развития завода на новое оборудование завод потратит 2,3 млрд руб.

источник:  
сайт «Агентство бизнес-мониторинга»  
20.06.08

## РЕШЕНИЯ ГОДОВОГО СОБРАНИЯ АКЦИОНЕРОВ ОАО "КОМПАНИЯ "СУХОЙ"

10 июня 2008 г. в Москве состоялось годовое общее собрание акционеров открытого акционерного общества "Авиационная холдинговая компания "Сухой". Собрание акционеров утвердило годовой отчет компании за 2007 год, годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и об убытках (счета прибылей и убытков) ОАО "Компания "Сухой" за 2007 год, и распределение прибыли по результатам 2007 финансового года.

Собрание акционеров ОАО "Компания "Сухой" приняло решение о выплате дивидендов по итогам 2007 года в денежной форме в размере 17 рублей 40 копеек на одну обыкновенную именную акцию ОАО "Компания "Сухой".

Утвержденная сумма дивидендных выплат (312 711 025 рублей 20 копеек) является самой высокой за всю историю существования компании, что отражает рост масштабов ее деятельности.

По результатам голосования в совет директоров ОАО "Компания "Сухой" избраны:

1. Безверхний Валерий Борисович, исполнительный вице-президент по корпоративному развитию ОАО "ОАК", член правления ОАО "ОАК";
2. Демченко Олег Федорович, президент ОАО "Корпорация "Иркут", член правления ОАО "ОАК";
3. Исайкин Анатолий Петрович, генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт";
4. Михайлов Владимир Сергеевич, директор по исполнению гособоронзаказа ОАО "ОАК";
5. Озар Игорь Яковлевич, заместитель генерального директора ОАО "Компания "Сухой";
6. Погосян Михаил Асланович, генеральный директор ОАО "Компания "Сухой", первый вице-пре-

зидент по координации программ ОАО "ОАК", член правления ОАО "ОАК";

7. Приходько Сергей Эдуардович, помощник Президента Российской Федерации;

8. Путилин Владислав Николаевич, первый заместитель председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации;

9. Саламатов Владимир Юрьевич, директор департамента Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации;

10. Сливченко Андрей Андреевич, директор департамента корпоративных финансов ОАО "ОАК";

11. Федоров Алексей Иннокентьевич, президент, председатель правления ОАО "ОАК".

Должности избранных членов совета директоров указаны на момент их выдвижения акционерами.

Собрание акционеров утвердило состав ревизионной комиссии ОАО "Компания "Сухой" в количестве трех человек.

Аудитором ОАО "Компания "Сухой" на 2008 год утверждено ЗАО "БДО Юникон" (г. Москва).

В целях дальнейшего совершенствования в обществе корпоративного управления собрание акционеров утвердило устав ОАО "Компания "Сухой" в новой редакции, положение о совете директоров и положение о ревизионной комиссии ОАО "Компания "Сухой".

Акционеры также одобрили ряд сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
16.06.08*

## ТУ-214 ТАКЖЕ МОЖЕТ БЫТЬ МОДИФИЦИРОВАН В ВЕРСИЮ "СМ"

ОАО "Туполев" рассматривает возможность создания модификации Ту-214СМ с усовершенствованиями, аналогичными самолету Ту-204СМ, а также с двигателями ПС-90А2, сообщил "АвиаПорту" представитель компании.

"Применение на Ту-214 новой модификации авиадвигателя ПС-90А2 с повышенными показателями надежности и ресурса вполне возможно. Не исключено и создание модификации с усовершенствованиями по типу Ту-204СМ", — считает он.

По словам специалиста, сначала необходимо провести летные испытания ПС-90А2, но пока этого двигателя для летных испытаний нет. К серийному двигателю ПС-90А привыкли эксплуатанты, и его характеристики и показатели улучшаются, растут надежность и ресурс. Повышение взлетной тяги ПС-90А позволило бы увеличить взлетную массу самолета Ту-214 сверх 110 тонн с соответствующим увеличением грузоподъемности и дальности полета, так как прочностные характеристики самолета позволяют это выполнить.

"В перспективе обязательно будет востребован грузовой самолет на базе Ту-214 в связи с бурным ростом грузовых авиаперевозок в мире. Ту-214 может быть востребован и для Министерства обороны и МЧС РФ в качестве летающего госпиталя, конвертиру-

емого в грузовую машину", — отметил представитель компании.

По его мнению, имеющиеся на сегодня серийные двигатели ПС-90А1 со взлетной тягой 17,4 т, созданные на базе ПС-90А с увеличенной взлетной тягой, имеют пока некоторые ограничения по эксплуатации по температуре наружного воздуха.

"ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова" (КАПО) продолжает работы по выполнению контракта с авиакомпанией "Трансаэро" на поставку самолетов Ту-214. Известно, что самолеты №№ 13 и 18 на КАПО, находящиеся в работе, предназначены для этой авиакомпании", — сказал представитель ОАО.

По его сведениям, КАПО имеет большую производственную программу по Ту-214 с выполнением государственного контракта на поставку шести самолетов специального назначения и до самолетов для авиакомпании "Трансаэро". Однако КАПО, как и большинству предприятий оборонно-промышленного комплекса, не хватает квалифицированных рабочих для своевременного выполнения договоров и контрактов.

*источник: AVIAPORT.RU  
10.06.08*

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ "СУХОГО" ДЛЯ РОССИЙСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ БУДЕТ РАСТИ — ЭКСПЕРТЫ

Как стабильное и имеющее тенденцию к дальнейшему улучшению оценивают положение холдинга "Сухой" на рынке военной авиации эксперты компании "Ренессанс Капитал", опубликовавшей аналитический доклад "Истребительные облигации", в котором рассматриваются современные тенденции развития российского авиастроения. Необходимость обновления парка боевых машин военно-воздушных сил и увеличение государственного оборонного заказа, сформированный портфель экспортных заказов на 2007–2009 гг., наличие перспективных разработок (таких, как истребитель пятого поколения, сборка образцов которого в настоящее время ведется на входящем в холдинг Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина) создают условия для усиления позиций "Сухого" на российском рынке военной авиации и повышения его стратегического значения для авиационной промышленности страны. Этот вывод авторы доклада подкрепляют еще одним фактом: в Государственной программе вооружения на 2007–2015 гг. предусматривается заключение Министерством обороны РФ с "Сухим" крупного контракта на закупку истребителей-бомбардировщиков Су-34. На сегодняшний день ВВС РФ передано два таких самолета. Су-34 участвовал в Параде Победы 9 мая этого года на Красной площади. В исследовании отмечается, что в настоящее время "Сухой" проводит летные испытания новейшего глубоко модернизированного многофункционального истребителя поколения "4++" Су-35, в котором

используются технологии самолетов пятого поколения. Начало серийного производства этой машины, которая станет основным экспортным продуктом компании, планируется на 2011–2012 гг.

Оценку экспортного потенциала "Сухого" в начале этого года дала авторитетная в области военного авиастроения компания "Форкаст интернэшнл" (Forecast International). Она опубликовала в американском журнале "Авиэйшн уик энд спейс технолоджи" (Aviation Week & Space Technology) прогноз, согласно которому в период с 2008 по 2012 г. российская компания может произвести 177 истребителей, что составит более 12 процентов мирового рынка этого вида боевых машин.

"Сухой" — крупнейший российский производитель и экспортер военной авиатехники. На его заводах в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске проводятся работы по модернизации и ремонту фронтальных бомбардировщиков Су-24М, производству и ремонту истребителей Су-27СМ, сборка фронтальных истребителей-бомбардировщиков Су-34. Компания также поставляет запасные части и агрегаты для производимой для Министерства обороны РФ авиационной техники. Для летных учебных центров изготавливаются новые учебные классы и тренажеры. На экспорт поставляются истребители Су-30МК2, Су-30МКМ и Су-30МКИ, запасные части, узлы и агрегаты к ранее проданным самолетам.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
16.06.08*

## МАЛАЯ АВИАЦИЯ МОЖЕТ ВОЙТИ В СФЕРУ ИНТЕРЕСОВ ОАК В ОТДАЛЕННОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

Малая авиация может войти в сферу интересов ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в отдаленной перспективе, сообщил "Авиа-Порту" представитель ОАК. При этом он подчеркнул, что от ОАК на сегодня требуются коммерческие результаты, а малая авиация ощутимых доходов пока дать не в состоянии из-за своих крайне незначительных объемов, которые нисколько не повлияют на результаты деятельности ОАК.

"Так как ОАК занимается производством магистральных пассажирских самолетов, самолетов боевой и транспортной авиации, говорить о "переходе

под крыло ОАК" еще и малой авиации сейчас не приходится. Однако общеизвестно, что легкие самолеты, малая авиация активно развиваются во всем мире, будет такое развитие и в России. Поэтому говорить, что ОАК никогда не будет заниматься "маленькими" воздушными судами, нельзя, хотя в ближайшие годы этой тематикой будут заниматься непосредственно авиационные заводы, которые и будут производить легкие самолеты", — отметил специалист.

*источник: AVIAPORT.RU  
10.06.08*

## ВЫРУЧКА КОМСОМОЛЬСКОГО ЗАВОДА "СУХОГО" УВЕЛИЧИЛАСЬ В 2007 Г. В 2,6 РАЗА

15,6 млрд рублей составила в 2007 г. выручка входящего в холдинг "Сухой" Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения имени Ю. А. Гагарина (КНААПО). Это превышает показатель предшествующего года в 2,6 раза. Доходы предприятия сложились за счет ремонта и модернизации истребителей Су-27 для ВВС России в рамках гособоронзаказа, выполнения экспортных контрактов по изготовлению и поставке истребителей Су-30МК2, изготовления продукции по кооперации с авиастроительными предприятиями.

КНААПО им. Ю. А. Гагарина — крупнейшее российское авиастроительное предприятие, входящее в

состав холдинга "Сухой". Здесь были выпущены тысячи боевых и сотни гражданских самолетов — от первого самолета-разведчика до современных истребителей семейства "Су" и легких самолетов-амфибий. Сегодня завод производит истребители Су-27, многофункциональные истребители Су-30МКК, Су-30МК2. Завод участвует в программе по созданию боевого авиационного комплекса пятого поколения. На КНААПО организовано производство регионального пассажирского самолета "Сухой Суперджет 100".

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
09.06.08*



## РОССИЯ ОТКАЖЕТСЯ ОТ УКРАИНСКИХ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ КРЫЛАТЫХ РАКЕТ

Российские власти решили отказаться от закупки украинских двигателей для крылатых ракет (КР). Об этом сообщает Reuters со ссылкой на заявление гендиректора НИИ авиационных материалов Евгения Каблова, которое по времени совпало с визитом на Украину генерального секретаря НАТО Яапа де Хооп Схеффера.

По словам руководителя института, специализирующегося на разработке сплавов для аэрокосмических двигателей, конкретные задачи по снижению зависимости российских оборонных предприятий от украинских поставщиков были поставлены Председателем Правительства РФ. Владимир Путин, в частности, распорядился создать замену двигателям украинского производства, которыми оснащаются

авиационные КР Х-55 и Х-59, а также противокорабельные Х-35.

До настоящего времени ракетные двигатели закупались Россией на запорожском заводе "Мотор Сич", который является крупнейшим производителем силовых установок для авиационной и морской техники в СНГ.

Напомним, что двумя днями ранее вице-премьер правительства России Сергей Иванов заявил о неизбежном разрыве связей между российской и украинской оборонной промышленностью в случае вступления Украины в НАТО.

источник: LENTA.RU  
17.06.08

## ПРАВИТЕЛЬСТВО УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С BOEING И AIRBUS О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТЕХЦЕНТРОВ

Правительство Ульяновской области ведет переговоры с авиаконцернами Boeing и Airbus о создании сервисных предприятий в рамках особой экономической зоны (ОЭЗ) аэропортового типа в Ульяновске, сообщил "Интерфаксу" министр инвестиций и внешних связей правительства Ульяновской области Дмитрий Рябов в кулуарах XII Санкт-Петербургского экономического форума.

"Сейчас ведем переговоры с Boeing, отправили предложения в Airbus", — отметил он.

Д. Рябов пояснил, что в настоящий момент обслуживание судов ведется только в Европе, в России подобных центров нет. "Есть мысль облегчить обслуживание этих воздушных судов в России", — сказал он. По его словам, в настоящее время продолжаются переговоры с рядом российских компаний об организации терминально-логистической инфраструктуры создаваемой ОЭЗ.

Согласно концепции, на базе аэропорта "Ульяновск Восточный" будет создана ОЭЗ площадью 642 га, предполагаемое название — "Волга-Авиакарго". В том числе на территории планируется разместить сервисный центр компании "Волга-Днепр" стоимо-

стью 653 млн рублей, сборочное производство самолетов Etirc Aviation с объемом инвестиций 3,6 млрд рублей.

Также будет организован сервисный центр ОАО "Авиакомпания "Трансаэро" с объемом инвестиций 490,2 млн рублей, база по ремонту и техническому обслуживанию авиадвигателей НПО "Сатурн" (инвестиции — 809 млн рублей), терминально-логистический комплект ЗАО "ИнтерЛогистик" (342 млн рублей), аналогичный комплекс "Национальной логистической компании" (224 млн рублей).

Кроме того, в рамках создаваемой ОЭЗ планируется разместить распределительный комплекс службы экспресс-доставки ФГУП "Почта России" стоимостью 430 млн рублей.

Ранее сообщалось, что группа компаний "Волга-Днепр" планирует в рамках создания особой экономической зоны аэропортового типа в Ульяновске создать станцию техобслуживания самолетов Boeing 747 стоимостью \$ 20 млн.

источник: ИА «Интерфакс»  
09.06.08

## AIR FRANCE ЗАИНТЕРЕСОВАННО СЛЕДИТ ЗА ПРОЕКТОМ SSI 100

Авиакомпания Air France заинтересованно следит за проектом Sukhoi Superjet 100 (SSI 100), сообщил журналистам вице-президент Air France — KLM Пьер-Анри Гуржон (Pierre-Henri Gourgeon) в понедельник в Париже.

Он уточнил, что авиакомпания заинтересована в расширении предложений по региональным самолетам. "Больше конкурентов — это всегда на руку авиакомпаниям", — полагает специалист.

Отвечая на вопрос о выборе конкретного типа регионального самолета, П.-А. Гуржон отметил, что пока рано говорить о принятии конкретного решения. "Мы не проводим сейчас тендер по выбору таких самолетов, производители самостоятельно информируют нас о своих предложениях, и если они нас интересуют — мы будем рады приветствовать новый самолет", — сказал он.

Вице-президент авиакомпании также подчеркнул, что при выборе самолета в первую очередь будут учитываться технические и экологические характеристики лайнеров.

Ранее компания "Гражданские самолеты Сухого" заявляла, что Air France изучает самолет Superjet 100. П.-А. Гуржон подтвердил, что его компания регулярно получает информацию о развитии программы и внимательно следит за ее прогрессом.

Разработка самолетов Sukhoi Superjet 100 осуществляется ЗАО "Гражданские самолеты "Сухого" (дочернее предприятие ОАО "Компания "Сухой"). Запуск самолетов в серийное производство намечен на 2008 год. ГСС имеет 73 твердых заказа и 31 опцион на Sukhoi Superjet 100.

источник: AVIAPORT.RU  
09.06.08

## ВАСО ДО 2011 Г. НАПРАВИТ 5 МЛРД РУБ. НА ЗАПУСК АН-148 В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) до 2011 года направит 5 млрд рублей на модернизацию оборудования и запуск в серийное производство самолета Ан-148, сообщил генеральный директор компании Михаил Шушпанов на презентации начала производства в ходе I Воронежского инвестиционного форума в пятницу. "В настоящее время уже выделено 3,6 млрд рублей на модернизацию предприятия", - отметил М.Шушпанов. По его словам, в текущем году заказчику (ГТК "Россия") будет передан первый самолет, а с 2011 года компания будет выпускать по 36 самолетов в год. Гендиректор ОАО "Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК, основной заказчик самолетов ВАСО) Александр Рубцов отметил, что Ан-148 пользуется спросом у авиакомпаний. "У нас уже сформирован пакет из 30 твердых заказов на этот самолет", - сказал он. По словам гендиректора ИФК, в пятницу планируется подписать несколько соглашений на этот самолет на сумму более 40 млрд рублей. Как сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе ИФК,

спрос на Ан-148 в значительной степени вырос в связи с недавними решениями межгосударственной комиссии России и Украины о сотрудничестве двух стран в области развития кооперации по производству самолетов Ан-148 и возобновлению серийного производства Ан-124.

ВАСО - крупнейшее авиационное предприятие европейской части России. Завод специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т), а также различных компонентов к самолетам из современных композитных материалов. Как сообщалось, ВАСО в 2006 году вошло в состав ОАК. Корпорация утвердила программу производства для ВАСО до 2015 года, которая предусматривает выпуск 262 самолетов разных типов. В настоящее время ВАСО по заказу лизинговой компании "Ильюши Финанс Ко" строит 11 самолетов Ил-96-400 и 34 Ан-148.

*источник: газета «Гудок»  
27.06.08*

## ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ О ПЛАНАХ ОАО "ОАК" ПО УВЕЛИЧЕНИЮ УСТАВНОГО КАПИТАЛА В 2008 ГОДУ

Открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" сообщает о планах провести в течение 2008 года две дополнительные эмиссии акций. Внеочередное общее собрание акционеров ОАО "ОАК" 29 мая 2008 года одобрило проведение дополнительной эмиссии акций, размещаемых по закрытой подписке в пользу Российской Федерации, на общую сумму 6 млрд 756 млн рублей. В ходе дополнительной эмиссии Российская Федерация планирует приобрести 5 978 849 557 обыкновенных акций ОАО "ОАК". Оплата акций осуществляется денежными средствами, предусмотренными бюджетом Российской Федерации на 2008 год. Цена размещения дополнительных акций определена независимым оценщиком в размере 1,13 рубля за акцию. ОАО "ОАК" планирует провести данную дополнительную эмиссию акций в пользу Российской Федерации в июне-июле 2008 года. По завершении дополнительной эмиссии акций доля участия Российской Федерации в уставном капитале ОАО "ОАК" увеличится до 91,4 %.

В конце 2008 года ОАО "ОАК" также планирует открыть дополнительную эмиссию акций, размещаемую по закрытой подписке в пользу Российской Федерации и ряда негосударственных акционеров. ОАО "ОАК" в ходе этой дополнительной эмиссии планирует получить пакеты акций предприятий авиастроительного комплекса, находящихся в настоящее время в государственной собственности, а также предоставить негосударственным акционерам ряда дочерних, зависимых и прочих обществ возможность конвертировать принадлежащие им ценные бумаги в акции ОАО "ОАК". Более точные сроки и порядок проведения дополнительной эмиссии будут определены после решения следующих вопросов:

— формирование необходимой нормативно-правовой базы для проведения дополнительной эмиссии;

— проведение независимой оценки ОАО "ОАК", а также обществ, акционеры которых получают возможность конвертировать принадлежащие им ценные бумаги в акции ОАО "ОАК";

— получение и оформление необходимых корпоративных одобрений.

ОАО "ОАК" создано в соответствии с Указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г.

Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в корпорацию компаний являются: разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

Уставный капитал корпорации составляет 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 90,9 % акций. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "ТАВИА".

*источник: компания «ОАК»  
06.06.08*

## ЧЕРЕЗ 2—2,5 ГОДА НПО "САТУРН" ПЛАНИРУЕТ ВЫЙТИ НА ПРОИЗВОДСТВО 150—200 ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТА SUPERJET 100

Через 2—2,5 года НПО "Сатурн" планирует выйти на производство 150—200 двигателей SaM146 для самолета Sukhoi Superjet 100. Об этом сообщили сегодня журналистам представители Федерального собрания по завершении прошедшего здесь выездного заседания.

Особое внимание участники заседания уделили проблеме налаживания серийного производства SaM146, "пока эту нишу на мировом рынке не заняли конкуренты". "Настало время быстрее налаживать серийное производство и выходить с этим прорывным отечественным проектом на мировой рынок, на котором сильны позиции Японии и Китая", — отметили законодатели, добавив, что "со стороны депутатского корпуса поддержка будет обеспечена".

В Федеральной целевой программе до 2011 г. на проект создания российского регионального самолета Superjet 100 предполагается выделить порядка 8,4 млрд руб.: примерно 4,8 млрд руб. — на двигатель и 3,6 млрд руб. — на самолет.

Особое внимание на заседании уделялось проблеме налаживания государственно-частного партнерства в высокотехнологичной сфере производства.

В выездном заседании приняли участие члены Совета Федерации и думских Комитетов по транспорту и по промышленности. Рассматривались вопросы законодательного обеспечения: развития отечественной авиационной промышленности на примере проекта российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100 и двигателя SaM146; инновационного развития экономики на примере авиационного двигателестроения в НПО "Сатурн"; структурных преобразований в оборонно-промышленном комплексе и развития оборонных отраслей промышленности на примере авиационного двигателестроения.

*источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
06.06.08*

## ПЕРМСКИЕ МОТОРОСТРОИТЕЛИ НА ПУТИ РЕШЕНИЯ ОСТРЫХ ПРОБЛЕМ

В мае на предприятиях Пермского моторостроительного комплекса (ПМК) прошли собрания советов директоров. На совете директоров одного из крупнейших предприятий ПМК — ОАО "Пермский моторный завод" (ОАО "ПМЗ") — были рассмотрены два принципиально важных для развития всего комплекса вопроса. О них на своей пресс-конференции рассказал генеральный директор ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" Юрий Решетников.

Была утверждена программа совершенствования производственно-хозяйственной деятельности ОАО "ПМЗ" и технологически связанных с ним предприятий (ЗАО "Металлист-ПМ", ОАО "Энергетик-ПМ", ЗАО "Инструментальный завод-ПМ", ЗАО "РЭМОС-ПМ", ЗАО "Моторсервис-ПМ"). В рамках программы перечисленные предприятия скорректируют действующие бизнес-планы на этот год и в дальнейшем будут работать в соответствии с данной программой.

Второй приоритетный вопрос, вынесенный на обсуждение, — о расходовании средств за счет прибыли общества для подготовки рабочих кадров и специалистов для высокотехнологичных производств. В целях решения проблемы нехватки квалифицированных рабочих планируется выделить 30 млн руб. двум образовательным учреждениям — профессиональному лицезу № 1 и Пермскому авиа-

ционному техникуму им. А. Д. Швецова, которые являются базовыми для подготовки рабочих кадров для завода. Эти деньги пойдут в первую очередь на обновление производственной базы учебных заведений (на ремонт существующего и приобретение нового оборудования). Усиливая работу базовых учебных заведений и через них организовывая профориентационную работу в школах, руководители Пермского моторостроительного комплекса надеются на увеличение численности выпускников школ, стремящихся к приобретению рабочих профессий.

Пермский моторостроительный комплекс входит в состав создаваемой корпорацией "Оборонпром" двигателестроительной интегрированной группы "Объединенная двигателестроительная корпорация".

Председателем советов директоров ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" (ЗАО "УК "ПМК"), ОАО "Пермский моторный завод" (ОАО "ПМЗ") и ОАО "Авиадвигатель" стал генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрей Реус. Советы директоров ОАО "Редуктор-ПМ", ОАО "Пермские моторы" и ЗАО "Металлист-ПМ" возглавил первый заместитель генерального директора ОАО "ОПК "Оборонпром" Дмитрий Леликов.

*источник: компания «Пермский  
моторостроительный комплекс»  
06.06.08*

## AIRBUS A320/A321 СДЕЛАЮТ ГРУЗОВЫМ

ОАК, НПК "Иркут" и Airbus подписали документы, конкретизирующие действия сторон в рамках проекта по конвертации самолетов Airbus A320/A321 в грузовые версии, сообщил "Иркут". Среди документов — договор на совместное выполнение проектных работ, сторонами которого будут являться "Иркут", Airbus Freighter Conversion GmbH, Airbus SAS и Elbe Flug-

zeugwerke GmbH, а также договор между СП AFC и "Иркутом" на поставку комплектов для переоборудования в немецкий центр конвертации. Стоимость контрактов оценивается примерно в \$ 360 млн.

*источник: газета «Ведомости»  
06.06.08*

## АЛ-55И БУДЕТ ВОСТРЕБОВАН И НА РОССИЙСКИХ САМОЛЕТАХ

Перспективный авиационный двигатель АЛ-55И разработки ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" будет востребован и на российских самолетах, заявил "АвиаПорту" генеральный директор ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) Александр Артюхов.

Он напомнил, что разработка АЛ-55И на НПО "Сатурн" производится в соответствии с контрактом с Индией, двигатель предназначен для установки на учебно-тренировочные самолеты индийской разработки. "Контракт по двигателю АЛ-55И состоит из двух этапов. Первый — разработка двигателя, и держателем контракта является НПО "Сатурн". Второй этап реализации контракта — передача лицензионного производства этого двигателя индийской стороне, за что отвечает УМПО", — пояснил гендиректор.

По его словам, в текущем году будут завершены работы по созданию двигателя и первые двигатели будут поставлены индийской стороне.

"Затем УМПО приступит к реализации контракта, держателем которого является, — организации в Индии лицензионного производства АЛ-55И", — сказал А. Артюхов. Он подчеркнул, что сотрудничество УМПО с Индией длится уже более 40 лет, предприя-

тие фактически построило в Индии два завода, так что работа в Индии для УМПО "не в новинку".

"Первоначально УМПО должно организовать серийное производство авиадвигателей АЛ-55И на своем предприятии, а затем это производство по лицензии будет передаваться индийской стороне", — сказал А. Артюхов.

В настоящее время предприятие также ведет работы по двигателю "117" и его экспортной версии "117С". "Программа "117С" — отдельный коммерческий проект, финансирование которого осуществляется компаниями "Сухой" и УМПО для истребителя Су-35. На сегодня планируется, что серийное производство двигателей "117С" начнется с 2010 года", — отметил А. Артюхов. По его словам, сейчас УМПО работает над производством двигателей "117" установочной партии.

"Пока не определено, кто будет разработчиком двигателя для ПАК ФА, но УМПО по своим технологическим способностям вполне может освоить серийное производство такого двигателя", — заключил гендиректор.

*источник: AVIAPORT.RU  
04.06.08*

## ЛЕТНЫЙ ЭТАП СЕРТИФИКАЦИОННЫХ ИСПЫТАНИЙ ДВИГАТЕЛЯ SUPERJET 100 УСПЕШНО ЗАВЕРШЕН; ИСПЫТАНИЯ ПРОДОЛЖАТСЯ ВО ФРАНЦИИ

Летный этап сертификационных испытаний в России создаваемого совместно российским НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma двигателя SaM146 для самолета Sukhoi Superjet 100 успешно завершён. Об этом сообщил директор программы SaM146 Юрий Басюк.

"Первый этап летных испытаний в ЛИИ имени Громова успешно завершён, двигатель подтвердил заявленные характеристики, что позволило поднять Superjet 100 в воздух. Второй этап летных испытаний планируется на июнь — август в испытательном цен-

тре французской компании Snecma в городе Истр", — пояснил Басюк. Согласно плану, двигатель будет сертифицирован по европейским нормам безопасности до конца 2008 года.

Единая силовая установка для самолетов семейства Superjet создается на базе международной кооперации. В ней участвуют более 100 фирм-поставщиков из 15 стран мира.

*источник: газета «Гудок»  
05.06.08*

## ПОЛЕТЫ МИГ-АТ С ДВИГАТЕЛЕМ РД-1700 НАЧНУТСЯ В ИЮНЕ

Программа летных испытаний авиационного двигателя РД-1700 разработки Тушинского машиностроительного конструкторского бюро "Союз", установленного на учебно-тренировочном самолете МиГ-АТ, начнется в июне текущего года, сообщил "АвиаПорту" представитель оборонно-промышленного комплекса. По его словам, остались небольшие формальности для начала летных испытаний авиадвигателя. На днях ожидается получение документов от предприятия-смежника, и после этого, скорее всего, методический совет рассмотрит готовность двигателя и самолета к началу летных испытаний и первому полету (рассматриваются все расчетные данные, показатели стендовых испытаний, все, что выполнено на борту самолета, средства регистрации полетных данных и пр.).

"Началу летных испытаний двигателя предшествовал очень большой объем наземных стендовых испытаний в целях получения достаточного ресурса

для выполнения первого полета самолета с РД-1700", — отметил представитель ОПК.

По его сведениям, одновременно с МиГ-АТ для испытаний двигателя РД-1700 второй МиГ-АТ готовится к летным испытаниям двигателя АЛ-55 разработки ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн". Его первый полет может состояться в конце июня — июле 2008 года.

Программа летных испытаний предварительно предусматривает выполнение около 50 испытательных полетов МиГ-АТ с РД-1700. Другой МиГ-АТ с двигателем АЛ-55 будет иметь примерно такую же по объему программу летных испытаний. "Выбор МиГ-АТ для испытаний РД-1700 и АЛ-55 обусловлен тем, что для испытаний этих двигателей МиГ-АТ требует самого минимального объема доработок", — сказал собеседник агентства.

*источник: AVIAPORT.RU  
05.06.08*

## ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ МЕЖДУ УКРАИНОЙ И РОССИЕЙ ПО АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЮ СОСТОИТСЯ В ИЮНЕ

Заседание Межгосударственного координационного совета по сотрудничеству между Россией и Украиной в области авиационного двигателестроения планируется провести 10 июня, сообщил "АвиаПорту" президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" Виктор Чуйко.

По его словам, на планируемом заседании совета планируется рассмотреть и обсудить несколько наиболее крупных вопросов сотрудничества авиадвигателестроителей двух стран.

"В частности, планируется рассмотреть и обсудить совместные предложения ряда предприятий авиационного двигателестроения по участию в планируемом на август текущего года конкурсе на проект перспективного авиадвигателя для ближне-среднемагистрального самолета", — сказал В. Чуйко.

Он напомнил, что фактически в планируемом конкурсе есть два реальных предложения по созданию перспективного авиадвигателя: группы предприятий, объединившихся вокруг пермского ОАО "Авиадвигатель" с проектом ПС-12 на тягу 12 тонн и группы предприятий Запорожья и Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" с предложением авиадвигателя типа Д-436-12. Вполне возможно, что проект авиадвигателя

типа Д-436-12 будет представлять ЗАО "Владимир Климов — Мотор Сич" (ЗАО ВК-МС).

"В заседании планируется участие и разработчиков самолетов — специалистов от ОАО "Туполев", ОАО "ОКБ им. Яковлева", возможно, от АНТК "Антонов". Их участие в заседании обусловлено также обсуждением вопросов технического и производственного характера, что связано с развертыванием серийного производства самолетов Ту-334 и Ан-148 с двигателями Д-436Т1 для Ту-334 и Д-436-148 для Ан-148", — отметил В. Чуйко.

По его сведениям, будут обсуждаться и вопросы кооперационных поставок в выполнении достаточно напряженных производственных планов по выпуску авиадвигателей: головной серии двигателей Д-436Т1 для Ту-334, производство которых должно начаться в следующем году на Казанском авиационном производственном объединении, и Д-436-148 для самолетов Ан-148, заказанных на Воронежском акционерном самолетостроительном предприятии лизинговой компанией "Ильющин Финанс Ко." (требуется порядка 40 двигателей).

источник: AVIAPORT.RU  
07.06.08

## ВЫПУСК САМОЛЕТОВ ECLIPSE ПРИВЛЕЧЕТ В УЛЬЯНОВСК 5 МЛРД РУБ. ИНВЕСТИЦИЙ

Строительство завода по выпуску сверхлегких реактивных самолетов Eclipse-500 в Ульяновской области позволит привлечь в регион 5 миллиардов рублей инвестиций и создать 1,5 тысячи рабочих мест, сообщил РИА "Новости" глава региона Сергей Морозов после презентации этого проекта на XII Петербургском международном экономическом форуме. Завод построит люксембургская компания Etirc Aviation. По словам Морозова, планируется в конце 2009 года выпустить первые 50 сверхлегких самолетов, работающих на реактивных двигателях, а к 2011 году на заводе будет изготавливаться по 800 машин в год.

"Это суперпроект, которого нет ни в России, ни в Европе", — отметил Морозов, добавив, что аналогичное производство есть только в Америке.

Кроме того, губернатор сказал, что впервые в истории авиации самолет будет создаваться на конвейере. В самой компании Etirc Aviation обещают, что ульяновское производство будет даже более современнее, чем американский аналог. Четверть самолетов будет продаваться в России, остальные будут поставляться на экспорт — в страны СНГ, Европы и Азии. По данным компании, к 2012 году планируется выйти на локализацию компонентов и начало их производства на российских предприятиях.

Ульяновск является мощным российским авиационным центром. Здесь располагается крупнейший в России и СНГ авиационно-промышленный комплекс "Авиастар-СП" и высшее училище гражданского воздушного флота.

Eclipse-500 — двухдвигательное воздушное судно, которое способно развивать скорость до 670 километров в час, что является самым высоким показателем среди малых гражданских самолетов.

источник: РИА «Новости»  
08.06.08

## КВЗ ВЛОЖИТ В РАЗВИТИЕ 3,9 МЛРД РУБЛЕЙ

Суммарные затраты на техническое перевооружение производства ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) до 2015 года, по предварительным оценкам, составят 3,9 млрд руб., затраты до 2010 года оцениваются в 1,045 млрд руб., в том числе 425 млн руб. составят собственные средства завода. КВЗ также включен в федеральную целевую программу "Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на 2007—2010 годы и на период до 2015 года" с объемом финансирования в размере 121 млн руб. на рекон-

струкцию производства под вертолет "Ансат-У". На имеющемся оборудовании и с имеющимися трудовыми ресурсами завод может выпускать ежегодно 65 вертолетов типа Ми-8/Ми-17 и 10 вертолетов "Ансат" в комплектации по техническим условиям. Завод в 2008 году должен отгрузить заказчику 74 вертолета. На 2009 год в настоящее время подтверждены заказы на изготовление 14 вертолетов.

источник: газета «Коммерсантъ — Казань»  
07.06.08

## ОКБ ИМ. ЯКОВЛЕВА МОЖЕТ УСТАНОВИТЬ НА САМОЛЕТ ЯК-58 ДВИГАТЕЛИ ЗАРУБЕЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА

ОАО "ОКБ им. Яковлева" рассматривает возможность установки на легком многоцелевом самолете Як-58 двигателей зарубежного производства, сообщил "АвиаПорту" представитель компании.

"До недавнего времени на самолете Як-58 планировалась установка поршневого двигателя типа М9Ф повышенной до 400 л. с. мощностью по сравнению с двигателем М-14 мощностью до 360 л. с., установленным на первых нескольких экземплярах Як-58 раннего выпуска", — отметил представитель ОКБ.

По его мнению, планировавшийся к установке на Як-58 нового производства двигатель М9Ф имеет некоторые недостатки — такие, как, например, работа на авиационном бензине, стоимость которого в последнее время достигает 80 рублей за литр, и экономические показатели эксплуатации самолета падают. Кроме того, если у М9Ф ресурс до первого ремонта 500 часов, то на зарубежных двигателях — до 2000 часов. "Совокупность цен на применяемое топливо и цены самого двигателя, которая вышла на уровень зарубежных двигателей, приводит к тому, что М9Ф

теряет свою первоначальную привлекательность для установки на Як-58", — считает специалист.

В настоящее время разработчиком самолета прорабатывается возможность установки на Як-58 и других двигателей вместо М9Ф. В частности, прорабатывается (при поддержке инвестора) возможность использования двигателя западного производства. На сегодня прорабатывается два варианта таких двигателей — германский дизельный Centurion и швейцарский РПД Mistral. Оба двигателя указанных компаний имеют максимальную взлетную мощность по 350 л. с., что достаточно для самолета Як-58. Кроме того, оба двигателя работают на приемлемом для рынка топливе: Centurion — на керосине, а Mistral — на автомобильном бензине. На сегодня двигатель Centurion уже имеет сертификат, а сертификация РПД Mistral завершится летом текущего года. Импортные двигатели, указанные выше, имеют ориентировочную стоимость 50–55 тыс. евро.

источник: AVIAPORT.RU  
07.06.08

## УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ДЛЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО АВИАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА ФРОНТОВОЙ АВИАЦИИ БУДЕТ СОЗДАН РАНЬШЕ, ЧЕМ САМ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Предприятиями авиационной промышленности ведется работа по созданию учебно-тренировочного комплекса для ПАК ФА (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации).

"ВВС настаивают на том, чтобы такой учебно-тренировочный комплекс был создан раньше, чем ПАК ФА", — сказал "Интерфаксу-АВН" заместитель главного командующего ВВС генерал-полковник Анатолий Ноговицын. Он отметил, что ранее такие учебные центры создавались по остаточному принципу. По словам А. Ноговицына, в настоящее время Военно-воздушные силы реализуют семилетнюю программу по техническому переоснащению учебно-материальной базы ВВС. Он сообщил, что от закупки отдельных тренажеров ВВС переходят к закупкам учебно-тренировочных систем.

"Первую тренажерную систему для обучения летчиков боевых вертолетов Ми-28Н ВВС получают в 2010 году. Примерно в те же сроки мы планируем получить тренажерную систему для Ту-160", — сказал А. Ноговицын. Он отметил, что тренажерные системы позволяют экономить время и деньги при подготовке летчиков. Для того чтобы допустить летчика к самостоятельным полетам на фронтовом бомбардировщике Су-24М, необходимо выполнить 19 вывозных полетов. При включении в обучение тренажера 2/3 задач отрабатывается на земле, а на самолете летчик выполняет только зачетные полеты. Это позволяет в три раза удешевить подготовку, сказал А. Ноговицын.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»  
24.06.08

## УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРЕЗЕНТУЕТ НА МЕЖДУНАРОДНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ ПРОЕКТ ПО ПРОИЗВОДСТВУ СВЕРХЛЕГКИХ РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТОВ

Ульяновская область презентует на международном экономическом форуме в Петербурге проект по строительству в регионе завода по производству уникальных сверхлегких реактивных самолетов Eclipse 500, сообщили корреспонденту ИА REGNUM-Волга-Информ в пресс-службе администрации Ульяновской области.

XII Петербургский международный экономический форум проходит с 6 по 8 июня. В рамках форума губернатор Ульяновской области Сергей Морозов подпишет соглашение о сотрудничестве между правительством Ульяновской области и группой компаний "Волга-Днепр", а также примет участие в презентации компанией ETIRC Aviation проекта по строительству в Ульяновской области завода по производству сверхлегких реактивных самолетов Eclipse 500.

Напомним, 20 февраля в Ульяновске состоялась закладка первого камня будущего авиастроительного предприятия. Ульяновский завод по производству сверхлегких реактивных самолетов Eclipse 500 будет самым высокотехнологичным авиастроительным предприятием в России. На ульяновском заводе впервые в истории авиастроения самолет будет создаваться с помощью конвейера. Это значительно упростит и ускорит производственный процесс, а следовательно, и уменьшит затраты. Как ожидается, уже к концу 2009 года новый авиастроительный завод в Ульяновске выпустит первые 50 машин. Начальные инвестиции в первом году реализации проекта составят порядка 100–150 млн долларов.

источник: ИА Regnum  
07.06.08

## КОНКУРС ПРОЕКТОВ ПЕРСПЕКТИВНОГО АВИАДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21 БУДЕТ ОБЪЯВЛЕН В АВГУСТЕ

Открытый конкурс проектов перспективного авиадвигателя для ближне-среднемагистрального самолета МС-21 планируется провести в августе текущего года, сообщил "АвиаПорту" представитель ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). По его словам, время проведения конкурса совпадает с планируемым переходом в разработке МС-21 к очередному этапу — разработке эскизного проекта самолета, который продлится приблизительно до 2010 года, после чего разработчик самолета приступит к техническому проектированию перспективного самолета.

"В планируемом конкурсе смогут участвовать и российские, и зарубежные разработчики авиационного двигателестроения", — отметил представитель ОАК. По его мнению, определяющими в подведении итогов конкурса станут только технические параметры предложенных проектов авиадвигателей, и прежде всего по параметру топливной эффективности в интересах максимального повышения конкурентоспособности проектируемого перспективного самолета МС-21.

"В настоящее время продолжаются переговоры с целым рядом зарубежных разработчиков авиадвигателей по их участию в российском открытом конкурсе и они проявляют весьма большой интерес к тендеру", — подчеркнул специалист.

По его мнению, в случае объявления победителем конкурса какой-либо зарубежной компании обязательно возникнет вопрос о локализации в России серийного производства авиадвигателя, скорее всего, с окончательной сборкой и испытаниями.

Представитель ОАК особо подчеркнул, что в настоящее время в России активно обсуждается выделение финансирования на ликвидацию технологического отставания в сфере авиационного двигателестроения и, судя по всему, эти деньги будут выделены.

Он также высказал мнение, что было бы совершенно неправильным создавать перспективный российский самолет только под западный двигатель.

источник: AVIAPORT.RU  
10.06.08

## ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА НА ПРОГРАММУ РОССИЙСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА СОСТАВЯТ БОЛЕЕ 8 МЛРД РУБ.

Дополнительные бюджетные средства на реализацию программы российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100 превысят 8 млрд руб., сообщил в ходе выездного заседания членов Совета Федерации и депутатов Госдумы в Рыбинске губернатор Ярославской области Сергей Вахруков.

"Сегодня на заседании обсуждалась эта цифра — более 8 млрд руб. дополнительно по федеральной программе на серийное производство SSJ и двигателя SaM146 до 2011 года", — пояснил Вахруков. При этом примерно 4,8 млрд руб. предполагается выделить на двигатель и 3,6 млрд — на самолет. На пресс-конференции после заседания было сообщено также, что в дополнение к бюджетным ассигнованиям "такую же

сумму (более 8 млрд руб. — Прим. ред.) составят внебюджетные средства предприятий — участников программы". В свою очередь генеральный директор "Сатурна" Юрий Ласточкин сообщил, что через 1,5 года предприятие сможет выпускать в год до 60 двигателей SaM146. Через 2,5 года ежегодное производство этих двигателей может достичь 150–200 единиц.

"Сегодня проект Sukhoi Superjet приобретает особое значение, поскольку активными конкурентами этого самолета стали фирмы Японии и Китая, поэтому России необходимо реализовать этот проект в срок", — отметили участники выездного заседания.

источник: АРМС-ТАСС  
07.06.08

## МИНИСТР ОБОРОНЫ ВЕНЕСУЭЛЫ ДАЛ ВЫСОКУЮ ОЦЕНКУ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ С РОССИЕЙ

Министр обороны Венесуэлы Густаво Ранхель дал высокую оценку динамично развивающимся военно-техническим связям с Россией. "Отношения Венесуэлы с Россией носят поистине братский характер", — подчеркнул министр в пятницу в интервью корр. ИТАР-ТАСС по завершении первых военных маневров, участие в которых принимали многоцелевые истребители Су-30МК2, взятые на вооружение венесуэльской армии. Ранхель оценил российский боевой самолет как лучший в мире.

"Первая же ракета, выпущенная венесуэльским летчиком с лучшего в мире истребителя, поразила цель", — подчеркнул он. Вся операция по отработке взаимодействия военно-морских сил Венесуэлы с подразделением истребителей Су-30МК2 завершилась самым успешным образом, указал Ранхель.

Министр обороны лично руководил маневрами в акватории Карибского моря с военно-морской базы на острове Орчила. В ходе учений эскадрилья многоцелевых истребителей компании "Сухой" про-

извела пуски ракет класса "воздух — поверхность" и сбросила 500-килограммовую авиабомбу, которые поразили намеченные цели и уничтожили корабли условного противника.

Глава оборонного ведомства сообщил корр. ИТАР-ТАСС, что в ближайшее время в Венесуэлу будут доставлены последние два из 24 истребителей Су-30МК2, закупленных в России. Он отметил, что поставки военно-транспортных и боевых вертолетов различных модификаций для сухопутных и военно-воздушных сил также близки к завершению, и особо выделил четкое выполнение российской стороной сроков и условий контрактов. Министр указал на то, что закупки Венесуэлой военной авиатехники и оружия не ведут к гонке вооружений, так как "лишь в минимальной степени обеспечивают поддержание обороноспособности страны".

источник: АРМС-ТАСС  
07.06.08

## "АВИАСТАР-СП" БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬ САМОЛЕТЫ ТУ-204-100 ТОЛЬКО В ВАРИАНТЕ ТУ-204-120В

ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) будет производить пассажирские среднемагистральные самолеты Ту-204-100 только в варианте Ту-204-120В, сообщил "АвиаПорту" представитель ОАО "Туполев".

"Теперь все вновь выходящие с авиазавода машины или ранее выпущенные Ту-204-100, доведенные до соответствующего уровня, будут иметь обозначение Ту-204-100В", — отметил представитель компании.

Он напомнил, что ОАО "Туполев" последовательно проводит политику по непрерывному совершенствованию семейства самолетов Ту-204, последовательно внедряя многие изменения на вновь строящихся самолетах семейства Ту-204.

"Вариант самолета Ту-204-100В является дальнейшим развитием самолета Ту-204-100 с внесением в него некоторых изменений. Он сертифицирован в соответствии с авиационными правилами АП-25. На Ту-204-100В проведен значительный объем работ для подтверждения выполнения норм АП-25 по конструкции и системам. В ходе сертификации Ту-204-100В многое было перезачтено по имеющемуся сертификату на Ту-204-100", — пояснил специалист.

Он подчеркнул, что создание варианта Ту-204-100В можно считать еще одним небольшим шагом на пути проведения работ по созданию глубокой модернизации базового самолета Ту-204 — модификации Ту-204СМ.

"На самолете Ту-204-100В установлен усовершенствованный пилотажно-навигационный комплекс (ПНК) разработки ОАО "Корпорация "Авиаприбор", унифицированный с комплексом для самолета Ту-204-300. Самолеты Ту-204-100В и Ту-204-300 имеют ПНК с едиными блоками, программами", — уточнил представитель АО.

Он отметил, что "Авиастар-СП" достаточно сильно подводят предприятия-смежники, поставщики отдельных комплектующих, причем это касается в основном смежников "низкого уровня" по отдельным деталям и небольшим узлам — некоторые из них просто отказываются поставлять комплектующие, и авиазаводу приходится искать новых поставщиков, а иногда и обращаться к импорту.

"Проблема поставщиков для авиазаводов, производящих выпуск готовой авиационной техники, касается всех предприятий, так как в 90-е годы многие смежники поменяли собственника, некоторые перешли на новое производство, некоторые предприятия-смежники отказываются от заказов авиазаводов в силу незначительности самих заказов по количеству и стоимости", — отметил он.

источник: AVIAPORT.RU  
04.06.08

## АВИАКОМПАНИЯ "РУСАВИА-СОКОЛ М" ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ 35 САМОЛЕТОВ ТУ-334

ООО "Авиакомпания "Русавиа-Сокол М" подписала контракт на поставку 35 ближнемагистральных самолетов Ту-334-100, сообщил "АвиаПорту" президент авиакомпании Борис Лихачев.

По его словам, в это количество включена и достройка опытного самолета Ту-334 № 03, которая уже началась на ОАО "Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова" (КАПО). Эта машина станет первым самолетом из заказываемой партии. Президент авиакомпании отказался комментировать конкретику по заключенному контракту, касающуюся количества самолетов по модификациям, срокам поставки (этот параметр по сроку завершения поставок сейчас уточняется) и стоимостным параметрам сделки. "В число заказанных 35 самолетов входят как пассажирские самолеты в базовой сертифицированной комплектации, так и грузовые самолеты, а также самолеты с VIP-салонном", — уточнил Б. Лихачев.

Он отметил, что создание грузовых самолетов и машин с VIP-салонном потребует дополнительных затрат на разработку и сертификацию этих модификаций по главным изменениям в соответствии с действующими требованиями и нормами.

ООО "Авиакомпания "Русавиа-Сокол М" имеет тесные связи с КАПО, и имеются планы по приобретению компанией также самолетов Ту-214, выпускаемых на КАПО в серийном порядке. "ООО "Авиакомпания "Русавиа-Сокол М" имеет соответствующие разрешения на многие виды деятельности, в том числе и на проведение лизинговых операций", — сказал Б. Лихачев. По его словам, "Русавиа-Сокол М" — структура с участием иностранного инвестора. Главный офис компании находится в Москве.

источник: AVIAPORT.RU  
07.06.08

## МГТУ ГА ЗАКЛЮЧИЛ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С "КАЗАЭРОПРОЕКТОМ"

Московский государственный технический университет гражданской авиации (МГТУ ГА) заключил соглашение о сотрудничестве с Республиканским государственным предприятием на праве хозяйственного ведения "Казэропроект" Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Соглашение было подписано ректором МГТУ ГА доктором юридических наук, профессором Борисом Петровичем Елисеевым и директором "Казэропроекта" Бекеном Сейдахметовым.

Стороны договорились об укреплении научных, учебных и деловых связей, представляющих взаимный интерес.

По словам Бориса Елисеева, университет будет оказывать "Казэропроект" помощь в повышении квалификации его специалистов, проведении стажировок и курсов лекций, организации совместных конференций и круглых столов.

источник: организация «МГТУ ГА»  
06.06.08



## ВЫПУСК САМОЛЕТОВ ЯК-54 В АРСЕНЬЕВЕ ТОРМОЗИТ ОТСУТСТВИЕ СЕРТИФИКАТА НА ДВИГАТЕЛЬ

Продолжение выпуска и организация продаж спортивно-пилотажных самолетов Як-54 в Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" затруднено в связи с отсутствием у производителя авиадвигателя сертификата на право производства двигателей, сообщил "АвиаПорту" источник в авиаспортивных кругах.

"Военная приемка на АКК "Прогресс" не принимает уже готовые самолеты у завода-изготовителя, так как у производителя авиадвигателя отсутствует сертификат на право производства двигателей и их поставку на авиазаводы", — сказал эксперт.

Он уточнил, что речь идет о двигателях типа М-14, изготавливаемых ОАО "Воронежское опытно-конструкторское бюро моторостроения" (ОКБМ). На сегодня вся проблема заключается в том, что ОКБМ не имеет сертификата на право серийного производства М-14, у него есть только сертификат разработчика авиационных двигателей.

"В силу сказанного, "Прогресс" изготовить самолеты может, но зарегистрировать их в России нельзя", — сказал собеседник агентства.

По его мнению, АКК "Прогресс" имеет возможность отправки самолетов с двигателями М-14 производства ОКБМ за рубеж. Для зарубежных покупателей можно поставлять самолеты и без военной приемки, и завод может по своему волевому решению отгрузить самолеты за рубеж и без соответствующего заключения военной приемки по двигателю, однако на реализацию такого решения необходимо время, возможно, немалое.

Отвечая на вопрос о возможности замены двигателя М-14 на М9Ф производства Воронежского механического завода, собеседник сказал, что в настоящее время такая замена не планируется, но в перспективе ее исключить нельзя.

Он также уточнил, что на АКК "Прогресс" из запущенной в производство первой партии серийных самолетов Як-54 в количестве пяти экземпляров практически полностью изготовлены три самолета, а еще две машины находятся в высокой степени готовности на сборке.

источник: AVIAPORT.RU  
04.06.08

## "АВИАСТАР-СП" ПЕРЕДАЛ "АВИАЛИНИИМ-400" ТУ-204-100В

ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) во вторник передало авиакомпании "Авиалинии-400" (Московская область) новый пассажирский самолет Ту-204-100В, сообщила агентству пресс-секретарь ЗАО Любовь Грузинцева. "Ту-204-100В — это новая модификация, сертифицированная по последней версии авиационных правил АП-25 с дополнительными требованиями по повышению безопасности полетов. В частности, полностью обновлен пилотно-навигационный комплекс и компоновка салона, которая предполагает максимальную пассажироместимость", — отметила она. Портфель заказов ЗАО "Авиастар-СП" на настоя-

щее время составляет 42 самолета, в том числе лайнеры для "Авиалиний-400". Сейчас на заводе производится девять пассажирских и грузовых модификаций самолета Ту-204, ориентированных на российские и зарубежные авиакомпании. ЗАО "Авиастар-СП" специализируется на строительстве грузопассажирских самолетов Ту-204 и грузовых самолетов Ан-124-100 "Руслан". АО "Туполев" принадлежит 74 % акций ЗАО "Авиастар-СП", египетская Sirosso контролирует 25 % минус 1 акция.

источник: газета «Коммерсантъ — Самара»  
04.06.08

## "СУХОЙ" ПОДТВЕРЖДАЕТ СРОК ПОСТАВКИ ПЕРВОГО SUPERJET В 2009 Г.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) планирует поставить первый SSJ стартовому заказчику ОАО "Аэрофлот — российские авиалинии" в 2009 году, сообщил глава АХК "Сухой" Михаил Погосян.

Глава "Сухого", отвечая на вопрос о претензиях со стороны "Аэрофлота", сказал, что сейчас, когда официальный график поставок самолета компании не направлялся, речи о претензиях не идет.

"Мы работаем с "Аэрофлотом", стремимся уложиться в оговоренные контрактом сроки. "Аэрофлот" понимает, что в программах такого масштаба могут быть какие-то нюансы", — сказал он.

Первый полет нового регионального самолета SSJ был произведен 20 мая этого года с задержкой, по разным оценкам, от 6 до 9 месяцев. Таким образом, поставка первого летного SuperJet, запланированная на ноябрь этого года, может состояться не ранее 2009 года.

Официальный представитель "Аэрофлота" Лев Кошляков ранее сообщал, что "Аэрофлот" ожидает

свой первый SSJ не ранее следующего года, однако сроки не конкретизировал. На прошлой неделе в беседе с журналистами глава компании Валерий Окулов прямо не ответил на вопрос, будут ли предъявлены ГСС штрафы за срыв поставок. "Нам нужны не штрафы, а самолеты", — отмечал он.

В настоящее время объем твердых заказов на SSJ составляет 73, однако руководство ГСС обещало, что сразу после первого полета их число достигнет 100 за счет еще двух российских авиакомпаний. Как сообщил М. Погосян, до конца года "Сухой" рассчитывает на удвоение количества заказов.

Контракт с "Аэрофлотом" на поставку 30 самолетов SSJ был подписан 7 декабря 2005 года, когда проект еще носил название RRJ — Russian Regional Jet. Спустя полтора года — в мае 2007 года — компании заключили также опционное соглашение на производство 15 машин.

источник: газета «Гудок»  
07.06.08

## КОРПОРАЦИЯ "СУХОЙ" ПЛАНИРУЕТ К 2024 Г. ЗАНЯТЬ 15 ПРОЦ. МИРОВОГО РЫНКА РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ С SUPERJET 100 — ПОГОСЯН

Корпорация "Сухой" планирует к 2024 г. занять 15 проц. мирового рынка региональных самолетов с самолетом Sukhoi Superjet 100, сообщил на XII Петербургском международном экономическом форуме гендиректор корпорации "Сухой" Михаил Погосян. По его словам, в частности, у самолета может появиться модификация бизнес-самолета, а также грузовая версия. По его словам, эти модификации могут быть разработаны совместно с итальянской Alenia. В свою очередь министр экономического развития России Эльвира Набиуллина, говоря о планах компании, отметила, что это "амбициозная, но вполне реализуемая задача", передает ПРАЙМ-ТАСС.

Superjet 100 — региональный самолет, который должен заменить эксплуатируемые сейчас самолеты типа Ту-134. "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) —

дочерняя компания корпорации "Сухой", основанная в 2001 г. для реализации гражданских проектов "Сухого", на данный момент имеет 73 твердых контракта на Superjet 100 и 31 опцион. При примерной стоимости одного самолета 28 млн долл. общий объем заключенных контрактов превышает 50 млрд руб.

Первый полет этого авиалайнера был выполнен 19 мая. Сейчас в Комсомольске-на-Амуре заложено 4 самолета. Все они будут участвовать в летних сертификационных испытаниях. Получение сертификата планируется на март 2009 г. В апреле 2009 г. начнутся поставки самолетов заказчикам.

*источник: АРМС-ТАСС  
07.06.08*

## НА САМОЛЕТ ECLIPSE 500 ПОЛУЧЕНО 8 ЗАКАЗОВ (УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ)

По итогам XII Петербургского международного экономического форума на сверхлегкий реактивный самолет Eclipse 500 получено 8 заказов из России, Украины и Казахстана, сообщили корреспонденту ИА REGNUM-ВолгаИнформ в пресс-службе администрации Ульяновской области. В число потенциальных покупателей входят банк ВТБ и "Крокус Сити", среди крупных компаний, оценивших коммерческую привлекательность воздушного судна, можно назвать "Газпром", НПО "Сатурн", "Евросеть", "Балтику", "Транзас", группу "Феникс".

Гости форума имели возможность посетить салон реактивного бизнес-джета, а также познакомиться с высокотехнологичным производством самолета. На время экономического форума в Санкт-Петербург прилетело два воздушных судна Eclipse 500.

Напомним, 20 февраля в Ульяновске состоялась закладка первого камня будущего авиастроительного предприятия. Ульяновский завод по производству сверхлегких реактивных самолетов Eclipse 500 будет самым высокотехнологичным авиастроительным предприятием в России. На ульяновском заводе впервые в истории авиастроения самолет будет создаваться с помощью конвейера. Это значительно упростит и ускорит производственный процесс, а следовательно, и уменьшит затраты. Как ожидается, уже к концу 2009 года новый авиастроительный завод в Ульяновске выпустит первые 50 машин. Начальные инвестиции в первом году реализации проекта составят порядка 100–150 млн долларов.

*источник: ИА Regnum  
18.06.08*

## СИСТЕМА ГЛОБАЛЬНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ГЛОНАСС ДОЛЖНА ЗАРАБОТАТЬ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ В 2010 ГОДУ — ПЕРМИНОВ

Система глобального позиционирования ГЛОНАСС должна заработать в полном объеме в 2010 г. при условии достаточного финансирования, сообщил в эфире телеканала "Россия" руководитель Федерального космического агентства (Роскосмос) Анатолий Перминов.

В ответ на прозвучавшую недавно критику относительно задержек с полномасштабным вводом в эксплуатацию системы ГЛОНАСС Перминов признал: "Я и Роскосмос пережили немало серьезных моментов". Он напомнил, что до 2005 г. "финансирование системы шло на уровне 43 % от необходимого". "Нормальное финансирование на приемлемом уровне

пошло лишь после 2005 года, — подчеркнул Перминов. — Я уверен, что при достаточном финансировании в полном объеме система заработает в 2010 году". Для обеспечения непрерывного навигационного сигнала на всей территории России в составе орбитальной группировки ГЛОНАСС должно быть не менее 18 спутников, в глобальном масштабе — 24 спутника. В настоящее время, по данным ЦНИИ машиностроения, в составе орбитальной группировки насчитывается 16 спутников, из них 13 работают по целевому предназначению, 3 выведены на техобслуживание.

*источник: АРМС-ТАСС  
07.06.08*

## АВИАСТАР НАПРАВИТ ПРИБЫЛЬ ЗА 2007 ГОД НА РАЗВИТИЕ

Акционеры ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) на годовом собрании 27 мая приняли решение не выплачивать дивиденды по итогам 2007 года и направить прибыль на развитие, сообщил агентству представитель предприятия. Он отказался назвать размер прибыли, сославшись на конфиденциаль-

ность данной информации. Как сообщалось ранее, прибыль "Авиастар-СП" за 2006 год была направлена на развитие предприятия и выплату дивидендов.

*источник: газета «Коммерсант — Самара»  
04.06.08*

## В ВОРОНЕЖЕ СОСТОЯЛАСЬ ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПЕРВОГО СЕРИЙНОГО САМОЛЕТА "СИГМА-КЛАССИК"

Презентация первого серийного самолета "Сигма-Классик" состоялась сегодня в бизнес-инкубаторе "Авиационный" в Воронеже. Технические характеристики этой небольшой машины позволяют использовать ее для транспортной доставки, туризма, аэрофотосъемки.

"Это событие можно смело назвать историческим", — сказал губернатор Воронежской области Владимир Кулаков. Это реальный продукт инновационной политики. Воронежский бизнес-инкубатор был первым в стране подобным центром, специализирующимся на выпуске авиационной техники. Небольшой коллектив бизнес-инкубатора смог в короткий срок создать самолет, который пользуется спросом не только на российском рынке, но и за рубежом. На него уже поступило свыше 30 заказов, а серийное производство составит 100 машин в год.

При этом губернатор не исключил, что и администрация области может быть заказчиком таких самолетов.

Взлетная масса самолета — 600 кг, он способен перевозить двух человек на расстояние до 700 км при скорости 180 км в час. При этом длина разбега машины составляет всего 100 метров, а взлетать она может с грунта, снега и, после оснащения гондолами, с воды. Одновременно в бизнес-инкубаторе "Авиационный" разрабатываются перспективные модели машин. Это сельскохозяйственный самолет Ту-54, аэросани-амфибия с различными модификациями, 15-местный самолет короткого взлета и посадки универсального базирования, а также семейство безопасных многоцелевых автожиров.

*источник: газета «Гудок»  
03.06.08*

## НОВЫЕ И СОВРЕМЕННЫЕ САМОЛЕТЫ ДЛЯ ВВС РОССИИ

Военно-воздушные силы в течение ближайших трех лет получат более 10 учебно-боевых самолетов Як-130. Первый самолет планируется передать с Нижегородского авиастроительного завода "Сокол" уже в четвертом квартале 2008 года.

Двухместный учебно-боевой самолет Як-130 был разработан ОКБ им. Яковлева. Он является одним из наиболее перспективных российских авиационных проектов как с точки зрения поставки для нужд ВВС РФ, так и для экспортных поставок. Разработка его в варианте учебно-тренировочного самолета началась в 1991 году. В апреле 2002 года Як-130 был выбран в качестве базового самолета для основной и повышенной подготовки летчиков ВВС России.

Экипаж самолета — два человека. Як-130 оборудован репрограммируемой системой дистанционного управления с четырехкратным резервированием, что позволяет применять самолет для основной и повышенной подготовки летчиков, летающих на самых современных боевых самолетах. Благодаря наличию девяти узлов внешней подвески вооружения Як-130 может использоваться в качестве легкого боевого самолета. Он способен нести боевую нагрузку весом до трех тонн. Принципиальным отличием

самолета является "стеклянная кабина", которая оснащена многофункциональными индикаторами.

Авиазавод "Сокол" — одно из старейших авиастроительных предприятий России, имеющее 76-летний опыт создания военной авиационной техники. Последние 50 лет он специализируется на выпуске истребителей семейства "МиГ".

Как сообщил генеральный директор завода Михаил Шибяев: "Авиастроительный завод "Сокол" начинает производство нового легкого фронтового истребителя МиГ-29М/М2".

Первый самолет будет изготовлен во втором квартале 2010 года, второй — в третьем квартале. Производство самолетов из установочной партии начнется в четвертом квартале.

Самолет будет строиться с применением новейших технологий, на него будут установлены современный радар и суперсовременное бортовое оборудование. Предполагается, что машина поступит на вооружение российских ВВС в ближайшее время.

*источник:  
организация «Министерство обороны РФ»  
03.06.08*

## РСК "МИГ" ЗАДЕРЖИВАЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ СЕРБСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" задерживает ремонт и модернизацию пяти истребителей МиГ-29 ВВС Сербии. Об этом сообщает Flight Global со ссылкой на заявление сербского министра обороны Драгана Сутановаца.

В настоящее время боевые самолеты проходят дополнительные испытания и, как ожидается, будут переданы заказчику до конца 2008 года. Несмотря на продолжающиеся ремонтные работы, два модернизированных МиГ-29 в конце мая приняли участие в учениях ВВС Сербии Diplomats 2008 на полигоне Пасулянке Ливаде.

Ранее представители РСК "МиГ" заявляли о выполнении работ по сербскому контракту в полном

соответствии с графиком. Модернизация истребителей МиГ-29 предусматривает замену авиационного, навигационного и радиолокационного оборудования, а также доработку системы управления вооружением. Стоимость контракта превышает 50 миллионов долларов.

Пять сербских истребителей МиГ-29 ранее состояли на вооружении ВВС Югославии, в составе которых насчитывалось более 30 самолетов данного типа. В ходе операции НАТО на Балканах большая часть югославской авиации была уничтожена.

*источник: LENTA.RU  
07.06.08*

## РОССИЯ ЗАВЕРШИЛА ПОСТАВКУ ВЕРТОЛЕТОВ ВЕНЕСУЭЛЕ

Россия завершила поставку вертолетов, заказанных президентом Венесуэлы Уго Чавесом для армейской авиации страны. Об этом сообщает Altair.

С учетом последней партии на данный момент на вооружении венесуэльских сухопутных войск состоят 10 ударных вертолетов Ми-35М2, 3 тяжелых транспортных Ми-26Т2 и 20 транспортно-боевых Ми-17.

Помимо этого два вертолета Ми-17V5 в комплектации VIP переданы 4-й авиагруппе ВВС Венесуэлы, дислоцированной в Каракасе. Еще шесть Ми-17 заказаны для 9-й транспортной авиагруппы, которая базируется в столице штата Амазонас Пуэрто Айякучо. Поставленные Россией вертолеты получили камуфлированную раскраску на основе трех оттенков зеленого цвета. Как отмечает Altair, Венесуэла стала одиннадцатым государством в мире и вторым в

Латинской Америке (после Перу), которое располагает тяжелыми транспортными вертолетами Ми-26. Российские Ми-35М2 в Венесуэле получили обозначение Caribe.

В ближайшее время Уго Чавес намерен продолжить закупки вертолетов в России в рамках реализации рассчитанной на десять лет стратегии развития армейской авиации. В частности, будет сформирована еще одна вертолетная эскадрилья с базированием в городе Баринас — столице одноименного штата.

Ранее также сообщалось о планах Венесуэлы закупить новые российские ударные вертолеты Ми-28НЭ "Ночной охотник".

*источник: АРМС-ТАСС  
03.06.08*

## ЗАВОД "СУХОГО" ВКЛЮЧЕН В ПЕРЕЧЕНЬ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОСТАВЩИКОВ КОМПАНИИ BOEING

Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина (КНААПО, входит в холдинг "Сухой") получило решение о внесении предприятия в перечень утвержденных поставщиков компании Boeing.

Этому предшествовал всесторонний аудит системы менеджмента качества и производства. По его итогам международный орган по сертификации Bureau Veritas Certification выдал предприятию сертификат соответствия системы менеджмента качества требованиям аэрокосмического стандарта AS/EN 9100 в области "производства, промышленной кооперации, послепродажной и технической поддержки

самолетов и компонентов воздушных судов гражданской авиации".

Одновременно предприятие было внесено в базу данных OASIS Международной группы авиационного качества. Это позволяет КНААПО участвовать в международной кооперации с ведущими авиастроительными корпорациями мира и дает возможность увеличить экспортную выручку. В настоящее время завод изготавливает тестовые титановые детали для самолета Boeing 737.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
03.06.08*

## ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ИЛ-114-100 ПО РАСШИРЕНИЮ УСЛОВИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРОДОЛЖАТСЯ

Летные испытания по дальнейшему расширению условий эксплуатации турбовинтового 52–64-местного пассажирского самолета Ил-114-100 продолжатся в текущем году, сообщил "АвиаПорту" представитель ОА "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина".

"В 2008 году проводимые летные испытания Ил-114-100 будут направлены, в частности, на подтверждение посадки по второй категории ИКАО", — уточнил он. По его словам, недавно Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) утвердил выдачу дополнения к сертификату на самолет Ил-114-100 с измененным составом бортового оборудования с включением в состав пилотажно-навигационного комплекса некоторых элементов компании Rockwell Collins.

Отвечая на вопрос о создании модернизированного самолета Ил-114-300 с ТВД ТВ7-117СМ, модернизированным комплексом бортового оборудования, а также некоторыми новыми и усовершенствованными системами и агрегатами, представитель компании выразил мнение, что самолет будет построен на Ташкентском авиационном производственном объединении имени В. П. Чкалова (ТАПО) и его летные испытания будут проводиться в следующем году.

Самолет Ил-114-300, как полагают, станет базовой моделью для создания ряда модификаций и вариантов различного применения самолета. Скорее всего, первой модификацией Ил-114-300 станет его транспортный вариант Ил-114-300Т.

На Ил-114-100 установлен радикально обновленный комплекс бортового оборудования. Это совместная разработка российского НИИ авиационного оборудования и фирмы Collins. Основной элемент — вычислитель самолетных систем ВСС-95 производства НИИ АО.

Однако некоторые блоки используются американские. В частности, поставлен платформенный лазерный построитель курсо-вертикали. Он весит всего 3,9 кг, а российский аналог — не лазерный — 38 кг. При этом отечественному устройству требуется 20-минутная выставка, а зарубежному — нет. Также были взяты другие модули, которые лучше реализованы зарубежными компаниями, например блоки, управляющие системами навигации и инструментальной посадки VOR, DME, ILS. В результате бортовой радиоэлектронный комплекс отвечает всем перспективным требованиям ИКАО до 2025 года.

*источник: AVIAPORT.RU  
05.06.08*

## "ИРКУТ" ПРИСТУПАЕТ К СБОРКЕ ЯК-130 ДЛЯ ВВС РОССИИ

Иркутский авиационный завод, входящий в состав научно-производственной корпорации "Иркут", приступает к выполнению заказа на поставку российским Военно-воздушным силам 62 учебно-боевых самолетов (УБС) Як-130. Об этом 4 июня сообщает АРМС-ТАСС со ссылкой на заявление президента корпорации Олега Демченко.

Планируется, что первый Як-130 будет готов уже до конца текущего года, а поставки серийных образцов для ВВС России начнутся в 2009 году. При этом параллельно будет вестись сборка 16 самолетов по заказу Алжира.

Как сообщалось ранее, производство Як-130 также планируется наладить на Нижегородском авиа-

строительном заводе "Сокол", что позволит суммарно собирать около 30 машин в год.

УБС Як-130 предназначен для базовой и углубленной подготовки летчиков фронтовой авиации. Самолет оснащен современным бортовым оборудованием и двумя турбореактивными двигателями, которые позволяют ему развивать скорость до 1060 километров в час.

В боевом варианте на девяти узлах подвески Як-130 может нести пушечные контейнеры, авиабомбы и ракеты общей массой до 3 тонн.

источник: LENTA.RU  
04.06.08

## ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД ПОСТАВИТ РОССИЙСКИМ ВВС 62 УЧЕБНО-БОЕВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЯ ЯК-130

Иркутский авиационный завод — филиал научно-производственной корпорации "Иркут" — приступает к выполнению заказа на производство для российских ВВС 62 учебно-боевых истребителей Як-130, сообщил журналистам президент корпорации Олег Демченко.

По его словам, "есть большой заказ на Як-130, он подписан и бюджет утвержден Минобороны, 62 самолета будут делаться на Иркутском заводе".

Первый Як-130 сибирские авиастроители соберут в конце нынешнего года, и в 2009 г. начнутся его поставки отечественным ВВС. Также заключен контракт на производство данного истребителя для Алжира. Двухместный Як-130 разработан ОКБ им. Яковлева и предназначен для начальной и углубленной подготовки летчиков. Аэродинамическая схема и параметры силовой установки и систем самолета

позволяют ему выполнять полеты практически на всех режимах, свойственных современным и перспективным отечественным и зарубежным боевым машинам, в том числе Су-30, МиГ-29, F-16. Кроме того, "Як" можно применять для отработки режимов боевого применения вооружения типа "воздух — воздух" и "воздух — поверхность". На точках внешней подвески они способны нести до 3 т бомб и ракет.

Иркутский авиазавод известен тем, что на нем производится многофункциональный тяжелый истребитель Су-30МК для Индии, Малайзии и Алжира. Здесь также освоен серийный выпуск гражданских самолетов-амфибий Бе-200 и начат выпуск компонентов для пассажирского аэробуса А320 европейского консорциума Airbus.

источник: АРМС-ТАСС  
05.06.08

## ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО САМОЛЕТА СУ-31М СОСТОИТСЯ В КОНЦЕ ГОДА

Первый полет усовершенствованного одноместного спортивно-пилотажного самолета Су-31М-4 состоится в конце 2008 г., предположительно в октябре, сообщил "АвиаПорту" источник в области легкомоторной и спортивной авиации. "Для проведения летных испытаний усовершенствованного Су-31М выделен опытный экземпляр самолета Су-31М-4 выпуска 1992 года, находящийся в распоряжении разработчика самолета", — отметил он.

По его словам, на находящемся в стадии переоборудования модернизированном Су-31М-4 планируется установить более мощный двигатель М9Ф (мощность свыше 400 л. с.) вместо "штатного" М-14 (360 л. с.) и катапультируемое через стекло кресло летчика. Такая модернизация должна придать самолету новые летные качества и повысить безопасность выполнения полетов. "После первого полета самолета планируется проведение серии заводских летных испытаний для подтверждения основных расчетных характеристик самолета. Все проведенные изменения потребуют впоследствии сертификационных испытаний для получения дополнения к сертификату в целях получения возможности ведения серийного производства и продаж модернизированного самолета", — сказал

собеседник агентства. Проведение сертификационных испытаний является дорогостоящим мероприятием. Поэтому нельзя исключить того, что сертификация основных изменений в самолете будет проводиться только тогда, когда у разработчика появится четкое понимание рынка этой машины и реальные потенциальные заказчики, добавил специалист.

По его мнению, в настоящее время в стране сложилась очень серьезная обстановка с выпуском спортивных самолетов. Если ранее многими десятками в год серийно выпускались самолеты Як-50, Як-52, Су-26, Су-29 и Су-31, то на сегодня Россия практически прекратила поставки спортивных самолетов как на внутренний рынок, так и на мировой.

"Российским специалистам пришлось отказаться от участия во французском тендере на поставку спортивных самолетов из-за невозможности выполнения всех требований тендера", — сказал эксперт.

Он также обратил внимание на тяжелое положение сборной России по самолетному спорту, которая на протяжении многих лет практически лишена притока новых спортивных самолетов.

источник: AVIAPORT.RU  
06.06.08

## СМОЛЕНСКИЙ АВИАЗАВОД ВЫПУСКАЕТ ТРИ САМОЛЕТА ЯК-18Т В МЕСЯЦ

Смоленский авиационный завод ведет серийное производство легких многоцелевых одномоторных самолетов Як-18Т с наивысшим в России темпом выпуска — до трех машин в месяц, сообщил "Авиа-Порту" представитель авиастроительной отрасли.

"Ни один российский авиационный завод и ни одна российская авиационная фирма не имеют подобного темпа выпуска летательных аппаратов", — подчеркнул он.

Самолет Як-18Т выпускался в Смоленске в период с 1973 по 1982 год с общим количеством выпущенных машин 537 экземпляров, в 1982 году производство этих самолетов было остановлено.

"Инициативная группа специалистов при активном участии и поддержке Смоленского авиационного завода внедрила более 160 бюллетеней по доработке конструкции и систем самолета, и с 1992 года возобновлен выпуск этой машины. На сегодня выпущено примерно 75 доработанных самолетов Як-18Т", — уточнил собеседник агентства.

По его словам, Смоленский авиазавод получил заказ при посредничестве министерства транспорта на поставку до 60 самолетов Як-18Т для летных учи-

лищ, испытывающих существенный недостаток самолетов для первоначального обучения. В прошлом году в Смоленске было выпущено 13 новых Як-18Т и две машины были модернизированы.

Договоры на поставку самолетов Як-18Т ограничены декабрем 2008 года с завершением программы выпуска по этому заказу. В силу этого на текущий год пришлось увеличить темп производства с тем, чтобы выпустить не менее 30–40 самолетов Як-18Т, при необходимости постройки до 50 машин.

"Увеличению выпуска Як-18Т мешают те же проблемы, которые характерны для всей авиационной промышленности, — подводят смежные предприятия по срокам. Несмотря на то что авиазавод набрал молодых рабочих и специалистов, необходимо увеличить и приток кадров на авиазавод", — считает специалист. По его мнению, в связи с острой потребностью в самолетах Як-18Т вполне возможен "доказ" дополнительной партии таких самолетов.

*источник: AVIAPORT.RU  
06.06.08*

## КОМПАНИЯ "ИЛЬЮШИН ФИНАНС" ОТКРЫЛА НА КУБЕ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

На Кубе и в других регионах мира компания "Ильюшин Финанс" создает сеть технических центров для обслуживания поставляемых туда российских самолетов.

"Первый такой центр начинает работать на Кубе. Мы уже поставили туда необходимое оборудование и создали склад запасных частей для оперативного и регламентного технического послепродажного обслуживания самолетов Ил-96, Ту-204 и Ан-148", — сказал журналистам на авиасалоне ILA-2008 в Берлине генеральный директор компании "Ильюшин Финанс" Александр Рубцов.

Он отметил, что непосредственно вопросам эксплуатации поставленных на Кубу самолетов занимается компания "ИФК-техник".

По словам А. Рубцова, для успешного продвижения российской авиатехники на мировой рынок необходимо развивать послепродажное обслуживание. "В частности, сейчас идут переговоры с аэропортом Лейпцига о создании базы технического обслуживания российских самолетов в Европе", — сказал он.

А. Рубцов напомнил, что в настоящее время на Кубу поставлены и успешно эксплуатируются три самолета Ил-96 и три самолета Ту-204. "В ближайшей перспективе планируется поставить туда еще один Ту-204 и три самолета Ан-148", — сказал А. Рубцов.

*источник: газета «Гудок»  
02.06.08*

## В АЛЖИР ПОСТАВЛЕНА НОВАЯ ПАРТИЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МКА

В Алжир поставлена новая партия истребителей Су-30МКА, изготовленных на Иркутском авиационном заводе — филиале научно-производственной корпорации "Иркут", сообщили в дирекции предприятия. Специалисты завода, прибывшие в Алжир, соберут истребители, затем облет машин проведут его же летчики-испытатели, и только после этого Су-30МКА официально передадут заказчику.

Кроме того, в середине мая два "Су" улетели из Иркутска в подмосковный город Жуковский, где на них планируется провести обучение алжирских пилотов. Первая партия многофункциональных истребителей класса Су-30МКА была поставлена данному заказчику в декабре 2007 г., вторая — в марте нынешнего. Контракт с Алжиром подписан в начале 2006 г., будет изготовлено 28 таких машин.

Су-30МКА предназначен для завоевания господства в воздухе на театре военных действий, а также уничтожения боевых целей на земле и море в тактической и оперативной глубине обороны противника. Истребитель оснащен двигателями, которые позволяют менять направление вектора тяги, что обеспечивает ему практически неограниченную маневренность и уникальные взлетно-посадочные характеристики. Причем весь спектр задач самолет способен выполнять на значительном удалении от базы, в любых погодных условиях, днем и ночью, в обстановке сильного радиоэлектронного противодействия.

*источник: АРМС-ТАСС  
02.06.08*

## КОЛУМБИЯ НЕ СОБИРАЕТСЯ ПОКУПАТЬ РОССИЙСКОЕ ОРУЖИЕ

Колумбия не планирует увеличивать объемы приобретаемых у России вооружений. Об этом агентству "Интерфакс" в воскресенье, 1 июня, сообщил чрезвычайный и полномочный посол Республики Колумбия в Российской Федерации Диего Тобон.

Ранее в ряде российских СМИ появились сообщения о том, что колумбийские военные готовы приобрести в РФ ударные и военно-транспортные вертолеты, истребители марки "Сухой" и бронетранспортеры. В обмен на это Колумбия якобы собиралась потребовать от российских властей сократить поставки оружия в Венесуэлу. "Это неверно, это ошибка и неправда", — утверждает Диего Тобон.

В настоящее время в России с визитом находится вице-президент Колумбии Франсиско Сантос. С 1 по 6 июня Сантос пробудет в Москве, а с 6 по 9 июня — в Санкт-Петербурге. Предполагалось, что одной из главных целей визита политика станут переговоры о

военно-техническом сотрудничестве двух стран. Однако, по словам Диего Тобона, одной из целей визита Сантоса является выражение благодарности премьер-министру Владимиру Путину за его поддержку в борьбе Колумбии с нелегальным оборотом наркотиков, терроризмом и финансированием черного рынка оружия. Кроме того, как отметил посол, Колумбия рассчитывает на увеличение российских инвестиций в свой энергетический сектор.

Также посол сообщил, что осенью Россию посетит президент Колумбии Альваро Урибе. В ходе визита Урибе встретится с президентом России Дмитрием Медведевым и премьер-министром России Владимиром Путиным. "Цель предстоящего визита — улучшить отношения с Россией", — сказал посол.

*источник: LENTA.RU  
02.06.08*

## ВЫРУЧКА НОВОСИБИРСКОГО ЗАВОДА "СУХОГО" ВЫРОСЛА В 2007 Г. НА 19 %

Ежегодное собрание акционеров НАПО им. В. П. Чкалова утвердило годовой отчет предприятия. Выручка от продажи товаров, продукции, работ и услуг входящего в холдинг "Сухой" Новосибирского авиационного производственного объединения им. В. П. Чкалова достигла по итогам 2007 г. 3,4 млрд рублей. Это на 19,2 процента больше, чем в предшествующем году. Чистая прибыль предприятия увеличилась в семь раз и достигла 88 млн рублей. Доходы НАПО сложились за счет поступлений денежных средств за выполнение гособоронзаказа Министерства обороны РФ и экспорта авиатехники, запасных частей, узлов и агрегатов к ранее поставленным самолетам, а также оказание услуг производственного и непромышленного

характера. Основанное в 1931 г. НАПО им. В. П. Чкалова — одно из крупнейших предприятий России по производству авиатехники. За время существования здесь выпущено около 29 тыс. самолетов различных типов. Сегодня завод производит истребители-бомбардировщики Су-34, производит ремонт и модернизацию фронтового бомбардировщика Су-24М. В настоящее время ведется подготовка производства российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100. Предприятие также участвует в программе холдинга "Сухой" по созданию истребителей пятого поколения.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
02.06.08*

## СОГЛАСОВАНА ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ ВЕРТОЛЕТА КА-32А

ОАО "Камов" согласовало с ОАО "Вертолеты России" программу существенной модернизации вертолета Ка-32 с сохранением силовой установки, но с переделкой фюзеляжа. Об этом на Международной выставке HeliRussia-2008 сообщил генеральный конструктор компании Сергей Михеев.

"Вопрос дальнейшей модернизации вертолета типа Ка-32А принципиально решен. Глубоко модернизированный вертолет Ка-32 пока имеет условное обозначение Ка-32-10, причем на этой машине двигатели ВК-2500 прописаны в качестве штатных. ОАО "Камов" уже были проведены летные испытания вертолета "Ка" с двигателями ВК-2500, и существующий главный редуктор "пропускает" повышенную взлетную мощность от двигателей ВК-2500. Поэтому ОАО "Камов" готово перейти к установке на вертолетах "Ка" соответствующего класса двигателей ВК-2500", — отметил генконструктор.

По его словам, вертолеты Ка-32 показали себя на тяжелых работах за границей с самой лучшей стороны. Вертолеты Ка-32 уже 10 лет работают в Канаде, и были времена с налетом на одну машину по 1250 часов в год. При строительстве плотины в Тайване

двумя вертолетами в горах без прокладки туда дорог работы с применением вертолетов Ка-32 показали высокую рентабельность.

"При сертификации вертолета Ка-32А11ВС (ВС — Британская Колумбия) в Канаде, которая продолжалась пять лет, "Камов" представил гарантии на 3000 часов ресурса, хотя каждый из смежников давал гарантии не более 500 часов. И фирма "Камов" не ошиблась. В канадском сертификате написано: общетехнический ресурс Ка-32А11ВС составляет 16 тысяч часов, до первого капитального ремонта — восемь тысяч часов. В Канаде ведется лидерная эксплуатация трех вертолетов Ка-32А11ВС, на одном из которых налет уже составил 14 тысяч часов без капитального ремонта. Вертолет Ка-32А11ВС сертифицирован в России и готов к поставкам на российский рынок", — дополнил С. Михеев.

Он также отметил, что ресурс главного редуктора ВР-252 на сегодня составляет 2000 часов, но действует соответствующий план достижения ресурса 3000 часов и такой план уже подписан.

*источник: AVIAPORT.RU  
02.06.08*

## МЕДВЕДЕВ ПОЗДРАВИЛ РАБОТНИКОВ ОБОРОННОГО НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ "СТРЕЛА" С 80-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ

Президент России Дмитрий Медведев поздравил руководство, сотрудников и ветеранов предприятия "Стрела" с 80-летием со дня его основания, сообщила пресс-служба Кремля.

"Юбилей вашего прославленного коллектива — знаменательное событие для отечественной авиационной и ракетно-космической отрасли. Трудом и талантом нескольких поколений ученых и специалистов "ПО "Стрела" сформировалось как многопрофильный научно-производственный центр, решающий уникальные по разнообразию и сложности задачи, — говорится в поздравительной телеграмме. —

Именно здесь получили "путевку в жизнь" современные образцы военной и гражданской авиационной техники, обладающие широкими функциональными возможностями и отличными характеристиками".

"Уверен, что богатый исследовательский и производственный потенциал предприятия будет и впредь содействовать укреплению обороноспособности страны, выпуску конкурентной продукции, внедрению инновационных технологий, расширению международного сотрудничества", — подчеркнул президент.

*источник: АРМС-ТАСС  
02.06.08*

## УОМЗ ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТИЕ ПРОИЗВОДСТВА ГРАЖДАНСКИХ ЛАЗЕРНЫХ ДАЛЬНОМЕРОВ

На закончившейся в конце прошлой недели в Берлине международной аэрокосмической выставке ILA-2008 Уральский оптико-механический завод провел ряд важных переговоров.

28 мая состоялась встреча представителей уральского предприятия и крупной немецкой фирмы Jenoptik. По итогам состоявшихся переговоров был подписан итоговый протокол, предусматривающий создание производства лазерных дальномеров для гражданских целей из компонентов Jenoptik на базе Уральского оптико-механического завода. Заместитель генерального директора УОМЗ В. С. Элинсон заявил, что уже в июле 2008 года делегация во главе с президентом фирмы Jenoptik, которая является давним партнером Уральского оптико-механического завода, прибудет в Екатеринбург для согласования конкретных сроков запуска нового производства. Выставка ILA-2008 стала местом проведения переговоров с

немецкой фирмой Rescon, посвященных выпуску новой гражданской системы модульного типа СОН-М. Модульная конструкция изделия предусматривает возможность оперативной замены оптико-электронных датчиков. Планируется, что уже в текущем году начнутся поставки данной системы в Германию.

ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод" является ведущим предприятием России в области проектирования и производства оптико-электронных систем военного и гражданского назначения. Оптико-электронные комплексы уральского производства эксплуатируются более чем в 30 странах мира и за это время снискали признание в качестве технологичной, надежной и эффективно действующей аппаратуры.

*источник: компания «ФГУП "Уральский оптико-механический завод"»  
02.06.08*

## ПЯТЬ ВЕРТОЛЕТОВ ОПЫТНОЙ ПАРТИИ КА-62 БУДУТ ПОСТРОЕНЫ В РАМКАХ НИОКР

Пять опытных образцов планируется построить в рамках проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) создания перспективного многоцелевого вертолета Ка-62, рассчитанного на перевозку 14–16 пассажиров. Об этом на Международной выставке HeliRussia-2008 сообщил главный конструктор ОАО "Камов" Александр Вагин.

"Из пяти опытных вертолетов планируется иметь для летных испытаний четыре машины, а пятый — фюзеляж для статических испытаний", — уточнил он.

По его мнению, практика показывает, что для экономии времени проведения сертификационных испытаний вертолета надо иметь порядка пяти-семи летных машин, чтобы в сжатые сроки уложиться в программу испытаний.

"Вертолеты опытной партии будут строиться на опытном производстве разработчика, ОАО "Камов", при самой широкой кооперации с серийным заводом — Арсеньевской авиационной компанией "Прогресс". На ОАО "Камов" будет производиться сборка партии опытных вертолетов и их облет, а из Арсеньева будут поступать агрегаты для сборочных работ", — отметил А. Вагин.

Он предположил, что часть технологической оснастки, которая сейчас закладывается на опытную партию, пусть и частично, перейдет и на серийное производство в Арсеньеве. Но серия серьезно зависит от программы выпуска — при большой программе надо будет строить еще одну линию с дублированием оснастки. "Участие Арсеньевского авиационного завода в изготовлении вертолетов опытной партии будет содействовать скорейшей сертификации серийного производства на авиазаводе, без которой на сегодня гражданскую авиатехнику выпускать не дадут", — подчеркнул А. Вагин.

Он считает, что на сегодня преждевременно говорить о заводе — изготовителе военного варианта Ка-60, скорее всего, он будет производиться также в Арсеньеве, так как планеры военного и гражданского вариантов практически одинаковые. Однако нельзя исключить и подключения к выпуску Ка-60 другого авиазавода, например, вертолет Ка-226 выпускается на двух предприятиях, напомнил он.

*источник: AVIAPORT.RU  
02.06.08*



## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Концерн EADS готов привлечь Индию к программе дальнейшей разработки и модернизации истребителя EF-2000 Turhoon	33
Airbus и титаномагниевого комбинат в Казахстане создадут производство деталей для аэробусов	33
Air Astana подписала контракт на покупку 6 самолетов Airbus A320	34
Ближневосточные заказы Airbus	34
Бывший исполнительный директор EADS задержан по делу о незаконных операциях с ценными бумагами	34
"Боинг" завершил поставку Великобритании самолетов C-17	34
Boeing и Объединенная авиастроительная корпорация объявляют о расширении сотрудничества	35
Штурмовик A-10C: цифровое сканирование	35
Пять китайских авиакомпаний получают самолеты Boeing 787 в следующем году — глава компании Boeing	36
ВМС США получили первый боевой EA-18G Growler	36
Boeing оштрафован за выпуск ядерного оружия	36
Boeing удалось опротестовать сделку ВВС США с Airbus	37
Boeing доработал гиперзвуковую ракету	37
Ближневосточные покупатели интересуются французским истребителем	37
Военно-транспортный Airbus взлетит только осенью	37
Израиль запросил у Вашингтона учебные самолеты	38
Gulfstream Aerospace увеличит производство	38
Германский авиапром может подключиться к программе создания Ан-70 — Минобороны Украины	38
Долгожданная сертификация Hawker 4000	38
США подняли в воздух истребитель-невидимку с укороченным взлетом	39
Китай увеличивает производство истребителей J-10	39
За два последних года Израиль заключил экспортные контракты на сумму около 10 млрд долл.	40
Истребитель Gripen NG выполнил первый полет	40
Тимошенко заявляет, что авиастроительные предприятия Украины испытывают кризис	40
Минский авиаремонтный завод готовится приступить к обслуживанию самолетов иностранного производства	41
Рекордные продажи Cessna на выставке EBACE-2008	41
Марокко покупает у США 24 истребителя F-16	41

и другие новости

## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

### КОНЦЕРН EADS ГОТОВ ПРИВЛЕЧЬ ИНДИЮ К ПРОГРАММЕ ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАЗРАБОТКИ И МОДЕРНИЗАЦИИ ИСТРЕБИТЕЛЯ EF-2000 ТУРНООН

Консорциум EADS готов привлечь Индию к программе дальнейшей разработки и модернизации многоцелевого истребителя EF-2000 Турноон в случае выбора европейского самолета в индийском тендере по программе MMRCA (Medium Multi-Role Combat Aircraft), сообщает "Хинду". Кроме того, EADS планирует привлечь Индию в качестве партнера и по другим программам, включая разработку перспективных беспилотных летательных аппаратов и подводных лодок.

Как известно, в настоящее время Eurofighter реализует программу поставок истребителей EF-2000 Турноон второго транша. Страны – участницы консорциума согласовали производство 384 самолетов в рамках первых двух из них. Официальные переговоры по условиям закупки 236 самолетов в рамках третьего транша должны завершиться до конца текущего года. Как ожидается, в случае их успешного окончания первые истребители этой версии будут изготовлены в 2013 году. Руководство EADS предлагает Индии присоединиться сразу ко второй и третьей стадиям программы.

Министерство обороны Индии разослало запрос для участия в тендере по программе MMRCA шести

ведущим мировым производителям. ВВС Индии планируют принять на вооружение первую партию самолетов к 2012 году.

В соответствии с требованиями тендера, его победитель должен поставить ВВС Индии 18 самолетов. Еще 108 машин будут изготовлены по лицензии на мощностях HAL с условием передачи технологии производства. Ориентировочная стоимость контракта составляет около 10 млрд долл. Не исключена возможность производства дополнительного количества истребителей.

Выбранный подрядчик должен будет реинвестировать в индийский ОПК 50 % от стоимости контракта. По примеру Италии, которая стала четвертым партнером в программе Eurofighter, Индия сможет производить часть узлов и агрегатов для всех участников консорциума. Такое решение поможет EADS снять с повестки дня проблему с 50-процентным реинвестированием и передачей технологий производства истребителей.

*источник: АРМС-ТАСС  
03.06.08*

### AIRBUS И ТИТАНОМАГНИЕВЫЙ КОМБИНАТ В КАЗАХСТАНЕ СОЗДАДУТ ПРОИЗВОДСТВО ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ АЭРОБУСОВ

Казахстанское АО "Усть-Каменогорский титаномагниевого комбинат" (УКТМК, Восточно-Казахстанская область), компания Aubert & Duval (Франция, разработчик и производитель сложной металлургической продукции для авиации и энергетики) и корпорация Airbus заключили соглашение об организации на мощностях УКТМК производства деталей для аэробусов.

Как сообщила пресс-служба министерства экономики и бюджетного планирования Казахстана, проект предполагает осуществлениековки, проката, плавки и шлифовки тугоплавких титановых изделий, а также создание в перспективе производства сверхсплавов.

Соглашение было подписано 11 июня во Франции на казахстанско-французском бизнес-форуме, прошедшем в рамках официального визита президента Казахстана Нурсултана Назарбаева.

Усть-Каменогорский титаномагниевого комбинат осуществляет полный цикл работ по производству цветных металлов, в частности титановой губки, товарного магния. УКТМК и Aubert & Duval входят в группу Eramet.

Ранее сообщалось, что в начале 2008 года европейская аэрокосмическая корпорация European Aeronautic, Defence & Space Co.(EADS) заключила соглашение с УКТМК на поставку титана для Airbus и других своих подразделений. Общая стоимость контрактов может превысить \$ 1 млрд. В рамках соглашения поставщики – УКТМК и Aubert & Duval – создадут совместное предприятие UKAD, которое займется обработкой титана.

*источник: газета «Гудок»  
16.06.08*

## AIR ASTANA ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ НА ПОКУПКУ 6 САМОЛЕТОВ AIRBUS A320

Авиакомпания Air Astana (Казахстан) подписала твердый контракт на покупку шести среднемагистральных самолетов Airbus A320, говорится в сообщении компании Airbus. Соглашение является подтверждением меморандума о взаимопонимании, который был подписан с Airbus в декабре 2007 г.

Самолеты рассчитаны на 148 пассажиров в двух классах. Выбор двигателя пока не сделан, отмечается в сообщении.

В пресс-службе авиакомпании Air Astana "Авиа-Порту" подтвердили факт заключения сделки, однако не смогли назвать график поставки воздушных судов и стоимость сделки. Парк авиакомпании состоит из 21

воздушного судна, в том числе Boeing 767, Boeing 757, Airbus A320, A321 и Fokker-50.

Air Astana является членом IATA и выполняет большое количество внутренних и международных рейсов. Международные линии открыты из Алматы, Астаны, Актобе, Актау, Караганды, Кустаная и Орала. В Россию действуют два направления — из Алматы и Астаны в Москву.

Компания создана в 2001 году. 51 % акций перевозчика принадлежит правительству Казахстана, 49 % — компании BAE Systems Ltd.

источник: AVIAPORT.RU  
11.06.08

## БЛИЖНЕВОСТОЧНЫЕ ЗАКАЗЫ AIRBUS

Компания Airbus получила заказ от ближневосточного покупателя на два бизнес-лайнера семейства Airbus Corporate Jetliner (ACJ) — A318 Elite. Салоны обоих самолетов будут выполнены Lufthansa Technik совместно с Airbus. В качестве силовых установок выбраны двигатели CFM56-5 производства CFM International.

Бизнес-лайнер A318 Elite является новейшей моделью в семействе ACJ. Программа разработки самолета стартовала в конце 2005 г., первые поставки состоялись в мае 2007 г. На настоящий момент компания располагает более 100 заказами на эту модель.

источник: сайт JETS.ru  
17.06.08

## БЫВШИЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР EADS ЗАДЕРЖАН ПО ДЕЛУ О НЕЗАКОННЫХ ОПЕРАЦИЯХ С ЦЕННЫМИ БУМАГАМИ

Бывший исполнительный директор европейского аэрокосмического концерна European Aeronautics Defence and Space Co. (EADS) Жан-Поль Гю был задержан по подозрению в причастности к делу о незаконных операциях с ценными бумагами. Ж.-П. Гю был допрошен правоохранительными органами. Сам бывший исполнительный директор отрицает свою причастность к данному делу, передает CNN.

В конце мая с. г. бывшему главе аэрокосмического концерна EADS Ноэлю Форжару были предъявлены предварительные обвинения в незаконных операциях с ценными бумагами. Сам Н. Форжар предъявленные обвинения отрицал и был отпущен под залог.

Н. Форжар подозревается в продаже своих опционов на акции EADS в тот момент, когда он располагал конфиденциальными сведениями и не имел права использовать их в личных целях. Сведения касались

финансовых перспектив EADS и Airbus в свете задержек с выполнением программ строительства самолетов A380 и A350. В частности, сообщалось, что в ноябре 2005 г. и марте 2006 г. Н. Форжар продал в общей сложности 360 тыс. акций EADS, воспользовавшись своим опционом на сумму в 4,3 млн евро.

Прокуратура Франции выясняет, действительно ли члены совета директоров EADS (материнской компании Airbus) знали о предстоящих задержках с поставками новейшего лайнера A380 за 3 месяца до официального объявления. Предполагается, что им было известно об этом уже в тот же день, когда высший менеджмент начал продажу акций компании на сумму в несколько миллионов евро.

источник: РосБизнесКонсалтинг  
18.06.08

## "БОИНГ" ЗАВЕРШИЛ ПОСТАВКУ ВЕЛИКОБРИТАНИИ САМОЛЕТОВ C-17

Компания Boeing передала BBC Великобритании шестой стратегический военно-транспортный самолет (BTC) C-17 Globemaster, тем самым завершив выполнение начального заказа британского военного ведомства. Как сообщается в пресс-релизе ведущего мирового производителя авиационной техники, церемония передачи самолета состоялась 11 июня в Лонг Бич, штат Калифорния.

Очередной C-17, как и пять полученных ранее самолетов данного типа, будет дислоцирован на авиабазе Брайз Нортон в графстве Оксфорд. В перспективе BBC Великобритании планируют довести количество стратегических транспортников до восьми единиц.

На данный момент компания Boeing собрала 187 самолетов C-17, большая часть которых — 173 единицы — находится в составе BBC США. Из иностранных государств получателями стратегических транспортников помимо Великобритании стали Австралия и Канада, на вооружении которых состоят по четыре самолета.

BTC C-17 Globemaster способен перевозить грузы массой до 78 тонн. Максимальная дальность его полета при нормальной загрузке, равной 56 тоннам, достигает 4500 километров. Самолет способен развивать скорость до 830 километров в час.

источник: LENTA.RU  
16.06.08

## BOEING И ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ОБЪЯВЛЯЮТ О РАСШИРЕНИИ СОТРУДНИЧЕСТВА

Корпорация Boeing [NYSE: BA] и российская Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) сегодня подписали соглашение о расширении сотрудничества в области гражданской авиации, которое теперь будет включать в себя проведение образовательных и обучающих программ для предприятий, входящих в состав ОАК. Программы направлены на внедрение эффективного производства и управления Lean и повышение производительности.

Имея за плечами более чем столетний опыт создания самолетов и применения наиболее передовых моделей производства и управления, Boeing выразил готовность поделиться своими знаниями и наработками с ОАК.

"Будучи многолетним партнером российской авиационной индустрии, Boeing ведет постоянный поиск возможностей для дальнейшего развития нашего сотрудничества с ОАК. Boeing выполнил все взятые на себя обязательства, и сейчас мы хотим перейти к качественно новому этапу. Мы готовы поделиться своим опытом эффективного управления и оптимизации производства с нашими российскими партнерами. Благодаря технологии управления Lean Boeing удалось достичь существенного сокращения расходов и улучшить работу в целом ряде программ, в частности, при реализации программы 737 мы сумели сократить время сборки на 50 % и уменьшить производственные площади на 41 %", — заявил Сергей Кравченко, президент "Боинг Россия/СНГ".

В течение последних 12 месяцев лучшие специалисты Boeing провели цикл семинаров для руководителей высшего и среднего звена компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), посвященных вопросам повышения производительности и эффективности всех звеньев цепи поставщиков. Пять семинаров, которые были проведены в Москве и Комсомольске-на-Амуре, получили высокую оценку участников.

"Такие технологии управления необходимы предприятиям Объединенной авиастроительной корпорации для организации современного массового производства гражданской авиационной техники", — заявил Михаил Погосян, генеральный директор авиационной холдинговой компании "Сухой".

"Руководство ОАК внимательно следило за ходом учебных программ по Lean, проводимых Boeing для специалистов корпорации "ГСС", и пришло к выводу, что будет полезным расширить объем программ обучения, включив в них специалистов ряда других авиастроительных предприятий нашей ком-

пании. Именно это и легло в основу нашего соглашения. Эти методы уже успешно внедряются на предприятии в Новосибирске, и мы начали такую же работу в Воронеже", — заявил Алексей Федоров, президент, председатель правления Объединенной авиастроительной корпорации.

В подписанном сегодня документе закреплены принципы развития сотрудничества и указаны дальнейшие шаги в рамках соглашения о стратегическом партнерстве, подписанном между Boeing и ОАК год назад в ходе Петербургского международного экономического форума.

— В 2007 году компании создали совместную рабочую группу для изучения возможностей сотрудничества. В ходе заседаний рабочей группы, которые проводились на регулярной основе в течение года, обсуждались вопросы сотрудничества и конкретные проекты, имеющие стратегическую важность для ОАК и Boeing.

— Поддержка программы SuperJet 100: Boeing выполнил свои обязательства перед ГСС по расширению своих консультативных функций в рамках программы создания регионального самолета ГСС. Специалисты Boeing совместно с их коллегами из Сухого работали над выработкой рекомендаций по управлению программой, инжинирингу, разработке, маркетингу, сертификации, управлению цепью поставщиков и поддержке заказчиков по программе SSJ 100. Boeing принимал самое активное участие в выполнении всех ключевых этапов программы.

— Производство и механическая обработка: сертификация Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения (КнААПО), входящего в состав ОАК, в качестве серийного поставщика готовых титановых деталей для Boeing будет завершена в ближайшее время. Экспертный совет Boeing завершил оценку системы качества КнААПО и подтвердил ее соответствие требованиям к системе управления качеством Boeing. КнААПО был присвоен статус сертифицированного поставщика Boeing.

"Возможности КнААПО в области механической обработки титана вселяют в нас оптимизм. Мы готовы к дальнейшему развитию и расширению наших долгосрочных проектов с ОАК и предприятиями, входящими в ее состав", — заявил Сергей Кравченко, президент "Боинг Россия/СНГ".

*источник: компания Boeing  
07.06.08*

## ШТУРМОВИК А-10С: ЦИФРОВОЕ СКАНИРОВАНИЕ

В рамках работ по оснащению "цифрового" штурмовика А-10С Thunderbolt II новыми видами высокоточного вооружения 46-е испытательное крыло ВВС США проводит работы по созданию 3D-модели реального штурмовика посредством 3D-сканирования. Итоговая модель самолета должна состоять примерно из 100 тыс. вершин, местоположение которых будет определено с точностью около 750 мкм. 3D-модель позволит точно определить аэродинамические и электромагнитные характеристики

самолета на различных режимах, а также смоделировать процессы отделения боеприпаса от пилона подвески самолета.

Это в свою очередь позволит значительно снизить себестоимость работ по интеграции новых видов оружия за счет снижения количества необходимых наземных и летных испытаний.

*источник: сайт CNews  
24.06.08*

## ПЯТЬ КИТАЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ПОЛУЧАТ САМОЛЕТЫ BOEING 787 В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ — ГЛАВА КОМПАНИИ BOEING

Председатель совета директоров, президент и главный исполнительный директор американской компании Boeing Джеймс Макнерни 5 июня в Пекине заявил, что его компания начнет с четвертого квартала следующего года поставки 5 китайским авиакомпаниям новейших самолетов Boeing 787, которые называют "Лайнером мечты" (Dreamliner).

В данный момент американская компания проводит согласования с китайскими авиакомпаниями "Эр Чайна", Восточная, Южная, Хайнаньская и Шанхайская по конкретным срокам поставок, сказал Дж. Макнерни. Этот самолет впервые сошел с производственной линии в 2007 г. Он способен совершить бес-

посадочный перелет на расстояние свыше 15 тыс. км с 300 пассажирами на борту и потребляет на 20 процентов меньше топлива по сравнению с современными лайнерами аналогичной пассажироместимости. Самолет создан по новейшим технологиям и из самых современных материалов, благодаря чему он легче, но прочнее своих предшественников.

Boeing начала осваивать китайский рынок в 1972 г. В настоящее время предприятия с участием Boeing действуют в городах Тяньцзинь, Сямэнь и Шанхай.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»  
06.06.08*

## ВМС США ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЙ БОЕВОЙ EA-18G GROWLER

Компания Boeing 4 июня 2008 года поставила 129-й эскадрилье электронного подавления (Electronic Attack Squadron), базирующейся на авиабазе ВМС Видби Айленд, первый специализированный самолет EA-18G Growler. Он стал первым серийным самолетом этого типа, поступившим в войска. Ранее Boeing передала ВМС пять машин данного типа, предназначенных для испытаний и отработки техно-

логий их боевого применения. Двухместный EA-18G Growler выполнен на платформе F/A-18F Super Hornet и может базироваться как на наземных аэродромах, так и на авианосцах.

*источник: сайт CNews  
07.06.08*

## BOEING ОШТРАФОВАН ЗА ВЫПУСК ЯДЕРНОГО ОРУЖИЯ

Федеральный суд в США вынес на днях сенсационное решение оштрафовать авиастроительную компанию Boeing на полмиллиарда долларов за загрязнение окружающей среды отходами производства ядерного оружия. Boeing намерен обжаловать этот вердикт, ссылаясь на то, что никогда не выпускал атомных бомб, а следовательно, не может иметь отношения к радиоактивному загрязнению.

Многочисленный штраф был присужден авиастроительному гиганту в рамках продолжающегося уже 15 лет дела о ныне закрытом предприятии в городке Роки-Флэтс, поблизости от Денвера (штат Колорадо). Завод был построен в 1950-е годы для производства компонентов первых американских водородных бомб. В 1970–1980-е годы против его деятельности активно протестовали борцы за мир и защитники окружающей среды. В 1989 году завод был наконец закрыт из-за нарушений правил техники безопасности. Незадолго до этого около 13 тыс. жителей прилегающих к заводу населенных пунктов обратились в суд с требованием возместить ущерб, нанесенный им за несколько десятилетий радиоактивными выбросами с предприятия. Начался многолетний процесс против компаний Dow Chemical Co. (управлявшей заводом с 1952 по 1975 год) и Rockwell International Corp. (с 1975 года вплоть до закрытия). Пока шло разбирательство, Rockwell International Corp. успела ликвидироваться, а часть ее активов приобрел Boeing.

В феврале 2006 года федеральный суд признал обе компании, выступающие ответчиками, виновными. Определение суммы ущерба, нанесенного ими местным жителям, отняло еще два года. Наконец на

днях суд постановил взыскать в общей сложности (в виде компенсации пострадавшим и штрафа в пользу государства) 653 млн долл. с Dow Chemical и 508 млн долл. с Rockwell International Corp. При этом Boeing была признана юридически ответственной за противоправные действия последней.

Как сообщили вчера "Времени новостей" в компании Boeing, авиастроительная фирма не признает своей ответственности и собирается обжаловать судебный вердикт, опираясь на следующие доводы. Boeing никогда не участвовал в управлении заводом Роки-Флэтс, который был закрыт в 1989 году, то есть гораздо раньше, чем Boeing приобрел часть активов Rockwell International (в 1996 году). При совершении этой покупки Boeing договорился с Rockwell Automation (подразделением Rockwell International), что именно Rockwell Automation будет ответчиком по всем судебным искам, связанным с контрактами между Rockwell International и Минэнерго. Наконец, Boeing никогда не был стороной в деле о Роки-Флэтс до самого последнего решения, в котором судья признал право пострадавших от радиации предъявлять претензии к авиастроительной компании как к правопреемнику Rockwell International. Это заключение юристы Boeing теперь и собираются опровергнуть в апелляционной инстанции.

*источник: газета «Время новостей»  
05.06.08*

## BOEING УДАЛОСЬ ОПРОТЕСТОВАТЬ СДЕЛКУ ВВС США С AIRBUS

Вчера вечером Счетная палата США поддержала протест компании Boeing, проигравшей Европейскому аэрокосмическому концерну тендер на производство самолетов-топливозаправщиков для американских Военно-воздушных сил. Официальным обоснованием для запрещения сделки Счетная палата назвала ошибки, которые были допущены при заключении контракта между ВВС и владельцем Airbus. Американское ведомство рекомендует военным начать процедуру тендера заново.

По словам главы концерна Луи Галуа, европейская сторона не намерена делать скоропалительных заявлений. Менеджеры EADS планируют предварительно обсудить ситуацию с американской фирмой-партнером Northrop Grumman, передает "Немецкая волна". Ранее решение Пентагона отдать 40-миллиар-

дный контракт на строительство самолетов-заправщиков для американских ВВС европейскому Airbus вызвало протесты и на Капитолийском холме.

Командующий Военно-транспортной авиацией США генерал Артур Лихт заявил, что военное ведомство отдало предпочтение иностранному поставщику, потому что предложенные им машины вместительнее и надежнее. Новые самолеты, получившие название KC-45A и призванные в течение предстоящих 15 лет заменить флот воздушных танкеров KC-135, построенных еще в 1950-е годы, будут собирать на заводе Northrop Grumman в Алабаме из деталей, произведенных в основном в Европе. Более того, сама новая машина является модификацией аэробуса A330.

*источник: газета «Известия»  
19.06.08*

## BOEING ДОРАБОТАЛ ГИПЕРЗВУКОВУЮ РАКЕТУ

Компания Boeing доработала демонстрационную модель гиперзвуковой ракеты HyFly и ведет переговоры с управлением перспективного планирования оборонных научно-исследовательских работ министерства обороны США (DARPA) о проведении ее очередного испытания. Как отмечает Flight Global, в ходе двух предыдущих пусков ракеты не смогли достичь расчетной скорости М 6 (М – число Маха, равное скорости звука).

Первое испытание HyFly состоялось в сентябре 2007 года. Тогда разгон ракеты был заблокирован на отметке М 3,5 в результате сбоя в программном обеспечении. Возникшая проблема была устранена, однако повторный пуск 16 января 2008 года закон-

чился падением демонстрационной модели в Тихий океан, на этот раз после отказа топливного насоса прямого воздушного реактивного двигателя.

В обоих случаях пуск ракет осуществлялся с борта истребителя F-15E. Как отмечают представители компании Boeing, системы управления, навигации и наведения демонстрационной модели работали в штатном режиме.

Целью программы HyFly является создание опытного образца гиперзвуковой ракеты наземного базирования, способной развивать скорость свыше М 6 и поражать цели на дальности до 1120 километров.

*источник: LENTA.RU  
17.06.08*

## БЛИЖНЕВОСТОЧНЫЕ ПОКУПАТЕЛИ ИНТЕРЕСУЮТСЯ ФРАНЦУЗСКИМ ИСТРЕБИТЕЛЕМ

Французский истребитель Rafale близок к тому, чтобы заполучить иностранных покупателей, сообщает Forbes.

В настоящее время правительство Франции ведет переговоры с заинтересованными покупателями. Многоцелевой истребитель с двумя двигателями производства Dassault Aviation не получил ни одного экспортного заказа за 23 года своей жизни.

Хотя Dassault отказывается комментировать ход переговоров, осведомленные источники подтвердили, что в них участвуют Объединенные Арабские Эмираты и Ливия. Обе страны и раньше проявляли интерес к Rafale, но реальные контракты укрепят растущее влияние Франции на Ближнем Востоке, в особенности на фоне геополитических трений с

США. Укрепление связей с ключевыми экономическими игроками в регионе Персидского залива является в данный момент важным аспектом внешнеполитической стратегии президента Франции Николя Саркози (Nicolas Sarkozy). В январе он посетил Саудовскую Аравию и ОАЭ, подписав с Абу-Даби соглашение о создании постоянной базы французского флота в Персидском заливе. Учитывая традиционную склонность Франции концентрироваться на бывших подмандатных территориях, таких как Ливан и Сирия, аналитики называют новые шаги Парижа важным отступлением от традиций.

*источник: сайт K2Kapital  
23.06.08*

## ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ AIRBUS ВЗЛЕТИТ ТОЛЬКО ОСЕНЬЮ

Первый полет военно-транспортного самолета A400M состоится в "сентябре – октябре", согласно утверждениям президента Airbus Тома Эндерса (Tom Enders). Премьерный показ A400M на земле пройдет в четверг в испанской Севилье на одной из

фабрик Airbus. В церемонии примет участие король Испании Хуан Карлос (Juan Carlos).

*источник: сайт K2Kapital  
24.06.08*

## ИЗРАИЛЬ ЗАПРОСИЛ У ВАШИНГТОНА УЧЕБНЫЕ САМОЛЕТЫ

Управление военного сотрудничества министерства обороны США (DSCA) уведомило Конгресс о получении запроса Израиля на поставку 25 учебно-тренировочных самолетов (УТС) T-6A Texan II. Об этом сообщает Flight Global.

Стоимость планируемого контракта оценивается в 190 миллионов долларов. Поставка первых самолетов ожидается в начале 2009 года.

Новая техника необходима ВВС Израиля для замены имеющегося парка самолетов CM-170 Zukit, которые практически выработали свой ресурс и становятся все более дорогими в обслуживании. Кроме того, переход на T-6A Texan II позволит экономить до 66 процентов топлива. В настоящее время УТС T-6A Texan II используются для начальной летной подго-

товки пилотов ВВС и ВМС США, а также ВВС Греции. Кроме того, самолеты данного типа имеются в распоряжении Центра летной подготовки НАТО в Канаде.

Двухместный УТС T-6A Texan II выпускается компанией Raytheon. Он оснащается одним турбовинтовым двигателем мощностью 1100 лошадиных сил и способен развивать скорость более 500 километров в час. Неснаряженная масса самолета составляет 3 тонны. Радиус его действия равен 1660 километрам, а практический потолок — 9450 метрам. Стоимость одного T-6A Texan II оценивается примерно в 4,3 миллиона долларов.

источник: LENTA.RU  
16.06.08

## GULFSTREAM AEROSPACE УВЕЛИЧИТ ПРОИЗВОДСТВО

Издание AVweb сообщает, что в начале июня компания Gulfstream Aerospace подписала соглашение со своим израильским партнером Israeli Aircraft Industries об увеличении объемов производства бизнес-джетов Gulfstream G200 и G150. Самолеты этих моделей выпускает совместное предприятие, созданное Gulfstream и Israeli Aircraft Industries 7 лет назад. Согласно договору, производство будет увеличено по меньшей мере до 70 бизнес-джетов в

2008 г. против 58 единиц в 2007 г. Новое соглашение было подписано в рамках визита президента компании Gulfstream Aerospace Джо Ломбардо на завод Israeli Aircraft Industries, приуроченного к торжественной выкатке 200-го бизнес-джета Gulfstream G200.

источник: сайт JETS.ru  
16.06.08

## ГЕРМАНСКИЙ АВИАПРОМ МОЖЕТ ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К ПРОГРАММЕ СОЗДАНИЯ АН-70 — МИНОБОРОНЫ УКРАИНЫ

Украина и Германия имеют взаимный интерес к партнерству по программе создания транспортного самолета Ан-70, и военные ведомства двух стран могли бы координировать активизацию сотрудничества по программе, сообщили в пресс-службе Минобороны Украины со ссылкой на главу ведомства Юрия Еханурова.

"Наши ведомства могут стать инициаторами проведения совещания на базе АНТК им. Антонова (украинский разработчик самолета) с привлечением предприятий Германии, заинтересованных в производстве Ан-70", — процитировали в пресс-службе Ю. Еханурова.

В настоящее время в Европе изучается возможность привлечения Ан-70 к авиатранспортным операциям НАТО и ЕС в перспективе.

Потребность рынка авиатранспортных перевозок на ближайшие 10 лет, по данным экспертов, оценивается в 900 новых грузовых самолетов следующих типов: Ан-124-100М-150, Ан-70, С-17 и А400М.

Как сообщалось ранее, в настоящее время Киевский государственный авиазавод "Авиант", в соответствии с заключенным в 2001 году контрактом, ведет сборку первых пяти серийных Ан-70 для Минобороны Украины. Сроки передачи первых двух машин заказчику в связи с перебоями в финансировании программы смещены с 2006 года на 2009 год. Украина также готовит вывод на рынок коммерческой версии Ан-70 — среднего транспортного Ан-70-100.

источник: газета «Гудок»  
16.06.08

## ДОЛГОЖДАННАЯ СЕРТИФИКАЦИЯ HAWKER 4000

На прошлой неделе компания Hawker Beechcraft получила долгожданную сертификацию от Федерального авиационного агентства США (FAA) для своей новой разработки — бизнес-джета среднего класса Hawker 4000. Завершающий этап в программе работ над Hawker 4000 был достигнут спустя 7 лет с момента официального представления новой модели в 1996 г. На настоящий момент на сборочном конвейере компании проходят окончательную комплектацию 27 самолетов этой модели, а общее число заказов на Hawker 4000 перевалило за 130 единиц.

Формально первый бизнес-джет Hawker 4000 был передан владельцу в декабре 2006 с условием передачи его обратно в аренду Hawker Beechcraft, поэтому самолет до сих пор зарегистрирован на компанию Hawker.

Сроки сертификации и поставок Hawker 4000 переносились несколько раз: в 2006 г. компания планировала поставить 11 бизнес-джетов, в 2007 — 16.

источник: сайт JETS.ru  
16.06.08

## США ПОДНЯЛИ В ВОЗДУХ ИСТРЕБИТЕЛЬ-НЕВИДИМКУ С УКОРОЧЕННЫМ ВЗЛЕТОМ

Компания Lockheed Martin подтвердила проведение первого летного испытания опытного образца истребителя пятого поколения F-35B с укороченным взлетом и вертикальной посадкой. Об этом сообщает Flight Global. Демонстрационная модель нового истребителя-невидимки, получившая обозначение BF-1, поднялась в воздух с аэродрома в городе Форт Уорт, штат Техас, 11 июня примерно в 11:00 по местному времени. Полет продолжался в течение получаса. Другие подробности испытания на данный момент неизвестны.

В минувшем месяце компания Lockheed Martin провела серию наземных проверок прототипа истребителя F-35B с целью измерения вертикальной тяги силовой установки. После этого было принято решение о переходе к следующему этапу испытательной программы.

Демонстрационная модель BF-1 представляет собой "оптимизированную" платформу с доработанным фюзеляжем и двигателем. Изменения в кон-

струкцию перспективного истребителя были внесены в 2004 году, позволив значительно сократить его массу. Ранее летные испытания проходил первый опытный образец AA-1, однако он был построен в начальной конфигурации и не обладал всеми предусмотренными проектом возможностями.

Истребители F-35B с укороченным взлетом и вертикальной посадкой предназначены для замены самолетов AV-8 Harrier II и F/A-18 Hornet авиации корпуса морской пехоты США и самолетов Harrier GR7/GR9 военно-воздушных сил и авиации ВМС Великобритании.

Как ожидается, серийное производство F-35B начнется в 2009 году. Соответствующее решение будет принято по итогам летных испытаний демонстрационной модели BF-1. На вооружение новые боевые самолеты планируется принять в 2012 году.

*источник: LENTA.RU  
16.06.08*

## КИТАЙ УВЕЛИЧИВАЕТ ПРОИЗВОДСТВО ИСТРЕБИТЕЛЕЙ J-10

Согласно фотографиям, полученным с разведывательных спутников, ВВС НОАК развертывают базу для четвертой эскадрильи истребителей J-10, сообщает "Стратеджи пэйдж". Это значит, что к концу года на вооружении ВВС НОАК будет около 130 таких самолетов. Каждая эскадрилья насчитывает 28 единиц J-10. Кроме того, часть истребителей используется в учебных центрах для подготовки пилотов. По крайней мере, еще одна эскадрилья должна быть принята на вооружение в следующем году.

Внешне китайский легкий многоцелевой истребитель J-10 имеет большое сходство с американским F-16 "Файтинг Фалкон". Самолет так же оснащен одним двигателем и имеет тот же вес — 19 т. По мнению большинства аналитиков, сходство не случайно, поскольку самолет создан с использованием купленных в Израиле технологий, полученных при разработке реактивного истребителя "Лави", который создавался как усовершенствованная версия F-16. Разработка "Лави" была прекращена Израилем в конце 1980-х гг. под давлением США и дороговизны проекта. Считается, что в это время документация была продана Китаю.

Как сообщает "Джейнс дифенс уикли", Китай также имел в своем распоряжении один из прототипов "Лави". В то же время нет никаких сообщений о том, что Пакистан, тесно сотрудничающий с Китаем в области разработки авиационной техники, мог передать для ознакомления китайской компании один из закупленных им F-16. Первый полет предсерийного образца состоялся в 2002 году. В 2004 году завершились испытания самолета, после чего началось его серийное производство.

J-10 оснащен ТРДД АЛ-31ФН, имеет 11 узлов подвески для вооружения различными УР класса "воздух — воздух" и "воздух — поверхность" малой и средней дальности, подвесные топливные баки. Максимальная дальность полета с подвесными топливными

баками составляет 2940 км. Кабина пилота J-10 отвечает современным требованиям и оснащена многофункциональными дисплеями, системой индикации на лобовом стекле и системой управления HOTAS (Hands-on Throttle and Stick).

J-10 в версии истребителя недостаточно хорошо показал себя в воздушном бою. По этой причине китайские разработчики приняли решение переоборудовать некоторое количество самолетов в модификацию истребителя-бомбардировщика J-10С. Обе версии могут нести 4 т бомб и ракет, оборудованы современной прицельной системой для применения управляемых вооружений. Версия J-10С будет двухместной. В экипаж будет включен оператор наведения вооружений, который отвечает за поражение наземных целей.

Недавнее землетрясение в центральном Китае привело к разрушениям на нескольких заводах, производящих компоненты для J-10, однако, как ожидается, это не замедлит их производство. В настоящее время Китай готовится начать экспорт J-10, предлагая их в качестве замены F-16 за вдвое меньшую цену.

Переговоры о закупке в Китае истребителей J-10 уже длительное время ведет Пакистан. Как сообщалось, пакистанские ВВС намерены приобрести от 35 до 40 самолетов J-10, общая стоимость которых составит от 1,5 до 1,8 млрд долл. По некоторым данным, истребители данного типа также может закупить Сирия. В прошлом году некоторые СМИ сообщили о том, что КНР и Иран готовятся заключить крупный контракт на поставку Тегерану самолетов J-10 на сумму около 1 млрд долл., однако информация была опровергнута МО обеих стран. Интерес к J-10 также проявляют Алжир, Бангладеш, Египет, Иран, Ливан, Мьянма, Нигерия и Шри-Ланка.

*источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
05.06.08*



## ЗА ДВА ПОСЛЕДНИХ ГОДА ИЗРАИЛЬ ЗАКЛЮЧИЛ ЭКСПОРТНЫЕ КОНТРАКТЫ НА СУММУ ОКОЛО 10 МЛРД ДОЛЛ.

В течение последних двух лет частные и государственные оборонные предприятия Израиля заключили экспортные контракты на сумму около 10 млрд долл., сообщило агентство АП.

Крупнейшими заказчиками оборонной продукции Израиля в 2007 году стали США и Индия с портфелем заказов на сумму около 3 млрд долл. В целом экспортные продажи в 2007 году составили 4,3 млрд долл., что позволило Израилю войти в четвер-

ку мировых лидеров после США, России и Франции. В настоящее время основу израильского экспорта составляют радиолокационные системы, беспилотные летательные аппараты и противотанковые управляемые ракеты, главными покупателями которых стали Индия, Турция, Великобритания, США и другие страны.

*источник: АРМС-ТАСС  
06.06.08*

## ИСТРЕБИТЕЛЬ GRIPEN NG ВЫПОЛНИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Компания SAAB объявила о проведении первых летных испытаний демонстрационного образца истребителя следующего поколения Gripen NG. В ходе первого полета, продолжавшегося 30 мин., истребитель набрал максимальную высоту 6400 м и развил максимальную скорость 588 км/ч. По сообщению разработчиков, все системы самолета функционировали в заданном режиме.

Истребитель Gripen NG является многоцелевым самолетом следующего поколения, который может быть использован для выполнения широкого спектра задач, включая патрулирование воздушного пространства и нанесение ударов по наземным и морским целям.

Самолет будет соответствовать всем стандартам НАТО, нести расширенный комплект вооружений различных типов, в том числе разработанных зарубежными производителями, и обеспечивать автономное выполнение задач на большой дальности и высокой скорости. Новый истребитель будет оснащен более мощным двигателем F-414G компании General Electric, баками для горючего большей емкости, полностью новой модульной системой авионики, а также новыми бортовой РЛС с синтезированной апертурой, системами связи и радиоэлектронной борьбы и комплектом разведывательного оборудования IRST. Согласно планам, интеграция РЛС с платформой завершится весной 2009 года, а летом состоятся ее летные испытания.

Совершивший первый полет самолет является базовой платформой для дальнейшей разработки самолета Gripen NG, который будет принят на воору-

жение ВС Швеции, а также предложен для приобретения зарубежными заказчиками. Истребитель предложен ВВС Норвегии и Индии, которые, как сообщается, смогут внести в его конструкцию необходимые изменения.

В разработке истребителя Gripen NG, помимо SAAB, принимают участие ведущие оборонные компании: "Дженерал электрик", "Талес", "Рокуэлл Коллинз", "Ханиуэлл", АРРН, "Терма", "Мартин-Бейкер" и "Меггит". Как планируется, самолет новой версии начнет поступать на вооружение после 2015 года и сможет эксплуатироваться в течение 30–40 лет.

К настоящему времени истребители Gripen различных версий эксплуатируются и заказаны пятью странами: Швецией, ЮАР, Чехией, Венгрией и Таиландом. 151 самолет Gripen различных версий находится в составе ВВС Швеции. Чехия имеет на вооружении 14 JAS-39 Gripen, полученных в лизинг на 10-летний срок с 2005 по 2015 г. В декабре 2007 года в Венгрию прибыли последние из 14 заказанных на сумму 924 млн долл. истребителей JAS-39EBS. ВВС Таиланда, согласно принятому в октябре 2007 года решению, двумя партиями с 2011 по 2017 г. получат в общей сложности 12 истребителей JAS-39C/D Gripen вместе с 2 самолетами ДРЛОиУ SAAB-340 Erieye. Несколько самолетов эксплуатируется школой летчиков-испытателей в Великобритании. Кроме того, истребитель участвует в проводящихся в настоящее время тендерах на поставку новых самолетов Индии, Хорватии, Норвегии и Румынии.

*источник: АРМС-ТАСС  
05.06.08*

## ТИМОШЕНКО ЗАЯВЛЯЕТ, ЧТО АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ УКРАИНЫ ИСПЫТЫВАЮТ КРИЗИС

Правительство Украины намерено предпринять меры по финансовому оздоровлению предприятий авиастроения. Как заявила премьер-министр Украины Юлия Тимошенко на совещании в субботу в Киеве, посвященном проблемам отрасли, задолженность предприятий этой сферы составляет около 1,5 млрд грн. (4,85 грн/\$ 1), наблюдается "кризис в производстве самолетов". "Киевский завод "Авиант" и Харьковское государственное производственное авиапредприятие не выполняют соглашения по самолетам в определенные контрактами сроки. Мы разочаровываем заказчиков", — сказала Ю. Тимошенко. Премьер отметила, что Киев, в частности, задолжал

самолеты АНТК им. Антонова Казахстану, Египту, Ливии. Ю. Тимошенко подчеркнула, что приоритетами в оздоровлении авиаотрасли должны стать организационно-технические преобразования, усовершенствование системы государственного регулирования отрасли. Среди приоритетов она также назвала развитие сотрудничества с другими странами и четкое выполнение иностранных заказов.

Премьер также подчеркнула необходимость принятия мер для обеспечения серийного производства самолетов Ан-148, Ан-70, Ан-124-100.

*источник: газета «Гудок»  
16.06.08*

## МИНСКИЙ АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ГОТОВИТСЯ ПРИСТУПИТЬ К ОБСЛУЖИВАНИЮ САМОЛЕТОВ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Минский авиаремонтный завод готовится приступить к обслуживанию самолетов иностранного производства.

По словам генерального директора УП "Минский авиаремонтный завод" Юрия Чаховского, предприятие является флагманом отрасли, стабильно выполняет все задачи и заключенные контракты, берет на вооружение последние достижения науки и новейшие технологии. В последние годы завод специализируется на ремонте и техническом обслуживании самолетов Як-40, Ту-134 различных модификаций, техобслуживании Як-42. А за прошедшее полугодие освоен ремонт спортивного самолета Як-52.

Предприятие постоянно осваивает новые направления деятельности. Поскольку далеко не все авиационные предприятия бывшего СССР функционируют, жизнь заставила освоить изготовление и восстановление запчастей своими силами. Для этого на заводе есть необходимые техническая база, станочный парк, квалифицированные специалисты. Кроме того, предприятие получило сертификат МАК (Межгосударственного авиационного комитета) СНГ на право изготавливать детали для самолетов как для своих нужд, так и для эксплуатационных подразделений. Сегодня налажено производство нескольких сотен наименований. Совершенствуются и расширяются технологические возможности. За последние годы освоены такие технологии, как гальванопокрытие, применяются новые методы механообработки, газодинамического напыления, вакуумного прессования. Также специалисты-авиаремонтники освоили модернизацию и переоборудование внутреннего интерьера салонов воздушных судов с последующим их внутренним оборудованием с учетом пожеланий заказчика. Оборудуется светодиодное освещение.

Среди важнейших достижений предприятия Юрий Чаховский назвал непосредственное участие в кооперации с Россией в программе авиастроения. Так, авиаремонтники с декабря 2007 года изготавливают более 10 наименований запчастей для Смоленского авиазавода, выпускающего Як-18Т. Показа-

тельно и то, что на минском заводе на постоянной основе действуют представительства КБ Туполева и Яковлева, которые осуществляют техническое сопровождение.

География сотрудничества предприятия достаточно широка. Около 90 % заказов поступают из России и других стран СНГ, заключаются контракты с Сирией, Италией, Словакией, Польшей, где есть летательные аппараты Як-40, Ту-134.

Среди перспективных направлений в работе предприятия – переход на обслуживание воздушных судов иностранного производства, в том числе "Боинга". Тем более что такие самолеты уже появляются в авиационном парке Беларуси. В этом плане активно изучается зарубежный опыт. Белорусские специалисты побывали в центрах обслуживания у коллег во Внуково (Россия), Киеве, Варшаве, планируется поездка в Вильнюс. Кроме того, отобраны 2 группы молодых перспективных специалистов, которые интенсивно изучают английский язык, в том числе техническую лексику, а впоследствии пройдут стажировку за рубежом.

В этом году предприятию исполняется 55 лет. Его история неразрывно связана с историей развития отечественной авиации. Но, пожалуй, кардинальные перемены в работе завода произошли с 2005 года, отметил Юрий Чаховский. Появились новые формы и методы управления производством. Став головным предприятием вновь созданной отрасли, Минский авиаремонтный завод уверенно приступил к реализации новых программ. Ремонт самолетов Як-40, Як-42, Ту-134 всех модификаций, переоборудование самолетов в различные варианты стали главным направлением деятельности авиаремонтников. А всего с момента организации завода отремонтировано 777 самолетов Ли-2, 3658 – Ил-14, 497 – Ту-124, свыше 3 тыс. Як-40, около 2,5 тыс. Ту-134, более 10 Як-42.

*источник: организация «Посольство  
Республики Беларусь в РФ»  
09.06.08*

## РЕКОРДНЫЕ ПРОДАЖИ CESSNA НА ВЫСТАВКЕ EBACE-2008

Компания Cessna Aircraft завершила свое участие на EBACE-2008 с впечатляющими результатами: получены заказы на 88 новых самолетов на общую сумму около \$ 750 миллионов.

В ходе трехдневного мероприятия компания Cessna получила заказы на 70 бизнес-джетов Citation, 14 самолетов Cessna Caravan и четыре одномоторных турбовинтовых самолета. Эти заказы включают в себя два объявленных на дне открытия EBACE: 24 бизнес-

джета заказаны австрийской чартерной компанией JetAlliance и 20 Citation Mustang – российской компанией Dexter, предоставляющей услуги авиатакси.

Другим заказчиком Cessna стала компания Air Alliance GmbH, один из крупнейших европейских торговых представителей Cessna Caravan, заказавшая шесть Grand Caravan, Skyhawk и Skyline.

*источник: сайт BizavNews.RU  
08.06.08*

## МАРОККО ПОКУПАЕТ У США 24 ИСТРЕБИТЕЛЯ F-16

Королевство Марокко заключило контракт с американским оборонным предприятием Lockheed Martin на поставку 24 истребителей F-16. Сумма контракта не раскрывается.

Об этом в субботу сообщает агентство Xinhua со ссылкой на марокканский сайт Hespess.com.

*источник: газета «Взгляд»  
09.06.08*

## ЭМИРАТЫ ЗАЯВИЛИ О ПЛАНАХ ПО ЗАКУПКЕ НОВЫХ ФРАНЦУЗСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Объединенные Арабские Эмираты намерены закупить новые многоцелевые истребители Rafale французского производства для замены имеющегося парка Mirage 2000. Об этом сообщает Defense News.

Согласно заявлению неназванного представителя правительства ОАЭ, на которое ссылается информационное агентство WAM, в настоящее время с французской стороны ведутся переговоры по вопросу о поставках боевых самолетов следующего поколения начиная с 2013 года.

В случае заключения сделки ОАЭ могут стать первым импортером истребителей Rafale, которые на протяжении ряда лет компания Dassault безуспешно предлагала иностранным партнерам. Вторым потенциальным заказчиком боевых самолетов данного типа является Ливия.

Французский президент Николя Саркози приветствовал решение эмиратской стороны и назвал его

"хорошей новостью для Франции". В своем заявлении он отметил, что ВВС ОАЭ намерены заменить 63 истребителя Mirage 2000, однако конкретные сроки поставки и стоимость новых боевых самолетов пока не согласованы. При этом Николя Саркози добавил, что коммерческие переговоры планируется начать в ближайшие недели, а поставку первой партии истребителей Rafale можно ожидать в 2012 году.

Многоцелевой истребитель Rafale предназначен для завоевания превосходства в воздухе, решения задач противовоздушной обороны и нанесения ударов по наземным целям. Самолет способен развивать скорость более 2100 километров в час. Боевой радиус его действия достигает 1800 километров. На 14 узлах подвески Rafale способен нести управляемые ракеты и авиабомбы общей массой до 9,5 тонны.

источник: LENTA.RU  
06.06.08

## ПРАВИТЕЛЬСТВО ИНДИИ ПЕРЕСМОТРЕЛО ПЛАН МАССОВОЙ ЗАКУПКИ ЗА РУБЕЖОМ ЛЕГКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

Правительство Индии пересмотрело согласованный ранее план массового приобретения за рубежом легких вертолетов, передав почти половину прежнего заказа отечественному производителю. Неожиданное решение, принятое в последний момент на уровне комитета по оборонным закупкам, предусматривает проведение глобального тендера на поставку для ВВС и ВМС 197 винтокрылых машин. Остальные 187 будут разработаны и изготовлены крупнейшей государственной авиастроительной компанией Hindustan Aeronautics Limited (HAL).

Общая сумма прежнего контракта, по оценкам экспертов, могла превысить 2 млрд долл. Однако долго готовившаяся сделка с самого начала сопровождалась непредвиденными осложнениями. В декабре прошлого года Индия отказалась от уже достигнутой договоренности с компанией Eurocopter о поставке 197 вертолетов, ссылаясь на несоответствие технических характеристик, вскрывшееся в ходе завершающих испытаний.

Согласно информации, просочившейся сегодня в индийскую прессу, в ближайших планах оборонного ведомства страны, развернувшего масштабную программу перевооружения, объявление еще двух вертолетных тендеров. Они предполагают закупку по меньшей мере 200 машин среднего класса, порядка 20 — ударных и такого же числа вертолетов высокой грузоподъемности. В результате общая стоимость пакета заказов может составить более 4 млрд долл.

Согласно источникам в Минобороны, среди потенциальных участников тендера высокие шансы имеют российские компании, продукция которых хорошо известна в Индии. В частности, 12 индийских эскадрилий сформированы из Ми-17 и Ми-8. Особый интерес вооруженные силы страны проявляют в настоящее время к машинам, способным эффективно действовать в условиях высокогорья.

источник: АРМС-ТАСС  
06.06.08

## В ИЗРАИЛЕ НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ "ЛЕТАЮЩЕГО РАДАРА" ИЛ-76 ДЛЯ ИНДИИ

В Израиле начались летные испытания первого самолета дальнего радиолокационного обнаружения и управления (ДРЛОиУ), созданного по заказу ВВС Индии на базе российского военно-транспортного Ил-76. Об этом сообщает Flight Global.

Всего индийской стороной заказано три "летающих радара" стоимостью около 370 миллионов долларов каждый. В соответствии с условиями подписанного в 2004 году контракта первый самолет Ил-76 с израильской системой Phalcon Индия получит в сентябре текущего года. На данный момент все три российских самолета доставлены в Израиль для установки необходимого оборудования. Работы по их модификации выполняются компанией Israel Aerospace Industries в ангарах международного аэропорта имени Бен-Гуриона в Тель-Авиве. В ближайшее время нач-

нутся летные испытания двух других самолетов. Как сообщалось ранее, Индия также планирует закупить три дополнительных самолета ДРЛОиУ аналогичного типа, которые войдут в состав формируемого аэрокосмического командования.

Система Phalcon, основным элементом которой является радиолокационная станция с фазированной антенной решеткой, способна обнаруживать воздушные цели на дальности до 400 километров в любых метеоусловиях. В ее состав также входят средства опознавания "свой — чужой", станции радио- и радиотехнической разведки, аппаратура связи и обмена данными.

источник: LENTA.RU  
08.06.08

## ИЗРАИЛЬ ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ АМЕРИКАНСКИМИ КОНВЕРТОПЛАНАМИ

ВВС Израиля проявляют интерес к закупке в США конвертопланов V-22 Osprey, которые, в частности, планируется использовать для заброски сил специального назначения в тыл противника. Как сообщает The Jerusalem Post, недавно высокопоставленная делегация израильского военного ведомства посетила завод компании Boeing, на котором осуществляется сборка V-22 Osprey.

По мнению представителей ВВС Израиля, конвертопланы обладают рядом преимуществ по сравнению с десантными вертолетами, в первую очередь благодаря своим скоростным характеристикам, которые повышают шансы на преодоление зон противовоздушной обороны противника.

Конвертоплан V-22 Osprey является совместной разработкой компаний Boeing и Bell Helicopter и представляет собой транспортно-десантный лета-

тельный аппарат, оснащенный винтами с изменяемой плоскостью вращения. Такая конструкция обеспечивает возможность вертикального взлета, зависания в воздухе и вертикальной посадки, а также выполнения длительного высокоскоростного горизонтального полета.

Максимальная скорость V-22 Osprey в самолетном режиме составляет 638 километров в час. Радиус его действия превышает 950 километров. В грузовом отсеке могут разместиться до 24 десантников.

На данный момент компании Boeing и Bell Helicopter поставили вооруженным силам США более 100 конвертопланов V-22 Osprey. Стоимость одной машины составляет порядка 70 миллионов долларов.

источник: LENTA.RU  
16.06.08

## ИНДИЙСКАЯ HAL ИЩЕТ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ВЕРТОЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

Индийская государственная компания Hindustan Aeronautics Limited (HAL) ищет частных инвесторов для дополнительного финансирования подразделения, занимающегося производством вертолетов, сообщает агентство IANS.

Согласно представленному HAL министру обороны Индии пятилетнему плану, к 2012 году ожидаемые инвестиции должны составить 220 млрд рупий (5,128 млрд долл.), а штат компании должен быть увеличен с текущих 30 тыс. чел. до 46 тыс. чел.

Как сообщил руководитель компании, на разработку нового вертолета в этом году компанией запрошено 4,35 млрд рупий (101,4 млн долл.). Из ожидаемого HAL за текущий год товарооборота в размере 4 млрд долл. вертолетное подразделение принесет около 1 млрд долл.

источник: АРМС-ТАСС  
11.06.08

## США ХОЧЕТ ПОВЫСИТЬ БОЕСПОСОБНОСТЬ ИЗРАИЛЯ — НЕДРУГА ИРАНА — ИСТРЕБИТЕЛЯМИ-НЕВИДИМКАМИ

Председатель комитета Палаты представителей по иностранным делам Говард Берман (Демократическая партия США, Калифорния) в интервью газете The Jerusalem Post сообщил, что Вашингтон может принять решение о снятии запрета на продажу Израилю нового многоцелевого истребителя F-22 Raptor, чтобы повысить боееспособность еврейского государства. При этом Берман подчеркнул, что со своей стороны будет содействовать продаже Израилю истребителей F-22, передает NEWSru Israel.

The Jerusalem Post отмечает, что F-22 мог бы сыграть ключевую роль при возможных атаках на ядерные объекты Ирана, поскольку был бы "невидимкой" для иранских радаров. Упоминается в этом контексте и истребитель F-35.

Напомним, 4 июня премьер Израиля Эхуд Ольмерт в Белом доме назвал Иран экспортером терроризма и призвал мир остановить угрозу Ирана. Более того, СМИ ожидали, что Ольмерт призывает американского коллегу начать войну против Ирана.

Между тем на встрече Ольмерта с американским коллегой Джорджем Бушем обсуждался вопрос закупки новых американских вооружений. Израильская пресса сообщала о том, что Ольмерт был намерен просить о поставках истребителя 5-го поколения F-35. Не исключено, что обсуждалась и возможность покупки Израилем истребителей F-22. О том, что командование израильских ВВС обратилось к мини-

стерству обороны Израиля с запросом о покупке в Америке новейших истребителей 5-го поколения F-22, сообщалось еще весной прошлого года. В марте 2007 года Конгресс США снял 9-летнее ограничение на продажу F-22. Тогда предполагалось, что именно Израиль станет первым иностранным государством, которому будут проданы эти боевые машины. При этом отмечалось, что поставки F-22 Израилю могут начаться до 2010 года.

Отметим, в ноябре 2007 года Конгресс США отказался выделить деньги на систему ПРО в Польше и заявил о намерении потратить на закупку вооружений 100 млрд долларов, полностью профинансировав так называемые "большие проекты" Пентагона. В частности, направил 3,2 млрд на приобретение 20 сверхсовременных боевых самолетов F-22 Raptor.

F-22 поступил на вооружение американской армии в декабре 2005 года, однако до сегодняшнего дня F-22 — в связи с законодательными ограничениями — не был продан ни в одну другую страну мира. Другой истребитель 5-го поколения, с которым Пентагон связывает особые надежды, — F-35 — должен быть поставлен на вооружение армии США в 2014 году. Поэтому переговоры о покупке Израилем F-35 пока могут носить только предварительный характер.

источник: сайт NEWSru.com  
06.06.08

## ЗВЕЗДНЫЙ ЧАС ДВИГАТЕЛЯ BR725: ВИЗИТ КАНЦЛЕРА ГЕРМАНИИ АНГЕЛЫ МЕРКЕЛЬ НА BERLIN AIRSHOW 2008

Стенд компании Rolls-Royce (8 зал, 8302 павильон) с главным экспонатом — новейшим авиационным двигателем Rolls-Royce BR725 — посетила канцлер Германии Ангела Меркель, прибывшая на открытие Berlin Airshow ILA 2008.

Компания Rolls-Royce — ведущий поставщик двигателей для деловой авиации, а двигатель BR725 является наиболее ценным экспонатом компании на выставке. Первый запуск двигателя BR725 был успешно завершён на предприятии Rolls-Royce в Далевице всего месяц назад. Ожидается, что первый самолет, который будет оснащен этим двигателем, Gulfstream G650, будет введен в эксплуатацию в 2012 году.

Доктор Меркель посетила авиасалон в сопровождении министра обороны Индии Араккапарамбила Куриана Антони (Arakkaparambil Kurian Antony), федерального министра экономики и технологий Майкла Глосса (Michael Glos), премьер-министра Бранденбурга Матиаса Платцека (Matthias Platzeck), сенатора по вопросам экономики Берлина Харальда Вольфа (Harald Wolf), главы Объединения немецкой промышленности (BDI) Юргена Тумана (Jurgen Thumann), главы Союза немецкой аэрокосмической промышленности (BDL) и главы компании Airbus доктора Томаса Эндерса (Dr Thomas Enders), председателя

Берлинского выставочного центра Messe Berlin Реймонда Хоша (Raimund Hosch).

Доктор Майкл Хайдингер, президент компании Rolls-Royce Deutschland и главный управляющий "Корпоративные и региональные двигатели" (Corporate & Regional Engines) Rolls-Royce, заявил: "Мы рады возможности представить новый двигатель BR725, предназначенный для самолетов деловой авиации, непревзойденный по мощности, эффективности и экологичности. Появление этого двигателя знаменует собой начало новой главы в истории успеха лидеров рынка — семейства двигателей BR700, а также увеличение производственных объемов для Rolls-Royce Deutschland. Оно также доказывает, что постоянные инвестиции компании Rolls-Royce в свои производства в Германии и развитие экологичных технологий более чем окупаются".

Запуск двигателя BR725 демонстрирует устойчивое стремление компании к внедрению технологических новинок на рынок. Дополнив широкий портфель продукции компании, этот двигатель стал шестой новой силовой установкой для самолетов в сфере гражданской авиации за последние шесть лет.

*источник: компания Rolls-Royce  
02.06.08*

## КРУПНЕЙШИЙ ПОДРЯДЧИК ПЕНТАГОНА ПРЕВЫСИЛ СМЕТУ НА 300 МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ

В США опубликован доклад управления по оборонному заказу, из которого следует, что крупнейший подрядчик Пентагона компания Lockheed Martin значительно превысила сметы по программам истребителей F-16, F-22 и F-35.

Как уточняет The Washington Post, доклад был подготовлен еще в ноябре 2007 года, но обнародован лишь спустя полгода некоммерческой организацией Project on Government Oversight ("Проект по надзору за исполнительной властью"). Заместитель министра обороны США Джон Янг (John Young), отвечающий за оборонный заказ, в ходе слушаний в сенатском комитете по вооруженным силам заявил, что в программы уже внесены соответствующие коррективы.

Как следует из доклада, Lockheed Martin не исполнила 19 из 32 инструкций, данных Пентагоном. Сум-

марные затраты превысили полтора триллиона долларов, что почти на 300 миллиардов больше, чем изначально планировалось. В компании объясняют дополнительные траты ростом цен на сырье (в частности, на титан) на мировых рынках, а задержки и неисполнение инструкций — тем, что Пентагон то и дело менял свои пожелания, а также тем, что из-за сокращения штатов у военного ведомства не было достаточно людей, чтобы контролировать и принимать работу. В докладе говорится, что военно-воздушные программы Lockheed Martin, а также покупательная способность Пентагона оказались под угрозой. Кроме того, утверждается, что предоставляемая компанией финансовая документация не всегда точна и обоснованна.

*источник: LENTA.RU  
04.06.08*

## ПЕНТАГОН ПРЕДЛАГАЕТ ИЗРАИЛЮ 25 ТРЕНИРОВОЧНЫХ САМОЛЕТОВ

Министерство обороны США уведомило Конгресс о том, что намерено продать Израилю 25 тренировочных самолетов T-6A и новейшее навигационное оборудование за 190 млн долларов.

Этому предшествовало официальное сообщение о том, что договор о продаже будет подписан с компаниями — производителями этих самолетов и оборудования Hawker Beechcraft и Pratt & Whitney. В этом сообщении подчеркивалось, что использование этих самолетов для обучения будущих военных летчиков на летных курсах позволит израильским ВВС снизить затраты на топливо на 66 %.

Сообщается также, что сделка будет заключена по просьбе израильской стороны, изъявившей желание

обновить парк учебно-тренировочных самолетов.

Сегодня основным учебно-тренировочным самолетом в израильских ВВС является модификация французского реактивного самолета, называемая "Цукиг" ("Дрозд"). Эти самолеты используются ЦАХА-Лом с 1960 года. Они прошли несколько модификаций в 80-х годах.

Самолеты T-6A (Texan) начали выпускаться в начале 90-х годов прошлого века. Сейчас этот самолет является базовым учебно-тренировочным самолетом в ВВС США.

*источник: ИА «Курсор»  
10.06.08*

## СТАРТОВАЛА МОДЕРНИЗАЦИЯ OH-58D

Компания Bell приступила к модернизации первых машин из 27 вертолетов OH-58D, которые включены в программу повышения безопасности Kiowa Warrior. Все 27 вертолетов из состава 1-230-й воздушно-кавалерийской эскадрильи национальной гвардии СВ США (Теннесси) будут модернизированы в рамках лота № 11 программы. По контракту стоимостью \$ 30 млн, заключенному 30 апреля, три вертолета будут готовы в 2008 г., остальные 24 — в 2009 г. Работы будут выполняться на заводе в Форт Уэрт (шт. Техас). На вертолеты будут установлены усовершенствованные двигатели и электронная система управления. Эти доработки — лишь часть целого ряда

усовершенствований в части повышения безопасности полетов и летно-технических характеристик, которые СВ США собираются внедрить на разведывательно-ударных вертолетах до снятия их с вооружения.

На сегодня парк вертолетов СВ США Kiowa налетал более 1,5 млн часов, в том числе более 380 тыс. часов — в условиях боевых действий. Несмотря на высокую интенсивность использования и суровые условия эксплуатации, боевая готовность OH-58D не опускалась ниже 85 %.

*источник: AVIAPORT.RU  
02.06.08*

## АВТОМАТ РЕАЛИЗУЕТ ПОСАДКУ САМОЛЕТА С БОЕВЫМИ ПОВРЕЖДЕНИЯМИ

Успешно испытан автомат, позволяющий сохранить управляемость самолетом при крайне серьезных боевых повреждениях с нарушением аэродинамической симметрии.

Специалисты компании Rockwell Collins, ныне входящей в группу Athena Technologies, продемонстрировали возможность управления самолетом с существенными боевыми повреждениями. Работы осуществлялись в рамках программы агентства передовых оборонных разработок США DARPA.

Как сообщает Space Daily, в качестве прототипа использовалась масштабированная летающая модель истребителя F/A-18, у которой в полете отстреливались фрагменты крыла. В ходе первого испытательного полета площадь крыла уменьшилась почти наполовину, в ходе второго было удалено 60 % его "штатной" площади. При этом, естественно, нарушалась аэродинамическая симметрия машины.

После симуляции боевых повреждений автоматическая адаптивная система перехвата управления разработки Rockwell Collins (Automatic Supervisory

Adaptive Control, ASAC) автоматически отреагировала на новую, изменившуюся в результате боевых повреждений или технической поломки аэродинамическую конфигурацию самолета, восстановила его управляемость и обеспечила мягкую автоматическую посадку на ВПП по данным GPS/INS системы навигации.

Ранее, в апреле 2007 года, агентство DARPA провело аналогичный успешный эксперимент, в ходе которого имитировалась потеря самолетом F/A-18 элерона в полете.

Технология адаптивного контроля над аппаратом в чрезвычайных ситуациях не только повысит безопасность полетов боевой и гражданской авиации, но и значительно расширит возможности боевых БПЛА.

Ранее в США была успешно отработана и продемонстрирована в действии технология автоматической дозаправки самолетов в воздухе.

*источник: сайт CNews  
17.06.08*

## ИНДИЯ ОБЪЯВИЛА ТЕНДЕР НА УДАРНЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Министерство обороны Индии объявило тендер на поставку 22 вертолетов огневой поддержки (ВОП) и вооружения к ним на общую сумму около 550 миллионов долларов, сообщает Defense News. К участию в конкурсе приглашены Казанский вертолетный завод, а также компании AgustaWestland, Bell Helicopter, Boeing и Eurocopter.

Согласно требованиям ВВС Индии, закупаемые вертолеты будут оснащаться двумя двигателями, средствами радиоэлектронной борьбы и системами предупреждения о радиолокационном облучении. В комплект их вооружения войдут противотанковый комплекс, модуль с пушкой калибра 20 или более миллиметров, неуправляемые ракеты калибра 70 миллиметров с дальностью 1,2 километра, а также управляемые ракеты класса "воздух — земля" с дальностью не менее 7 километров.

Новые вертолеты должны иметь неснаряженную массу более 2500 килограммов, обладать высокой маневренностью и быть пригодными к эксплуатации

в любое время суток, в том числе в сложных погодных и природно-климатических условиях.

Министерство обороны Индии планирует определить победителя тендера в течение двух лет, после чего подпишет с ним контракт, предусматривающий реинвестирование в индийскую экономику 30 процентов от стоимости сделки.

Как ожидается, новые вертолеты будут получены в течение пяти лет с момента подписания контракта и позволят усилить возможности ВВС Индии по ведению разведки и оказанию огневой поддержки наземным силам.

Помимо закупки ВОП индийское военное ведомство намерено потратить около двух миллиардов долларов на 384 легких вертолета для сухопутных войск и ВВС. Объявление второго тендера ожидается в следующем месяце.

*источник: LENTA.RU  
02.06.08*

## ОБЗОР ПРЕССЫ

ОАК подвела итоги 2007 года	47
Самолет политического значения	50
Один удар	52
Мозги пополам	53
Соответствовать требованиям заказчиков	54
Станки авиапрому	56
Сергей Чемезов устал от покупок	57
Реквием по Ту-144	58
Фабрика беспилотников	60
Как скрывать неудачи	61
Воронежское ОКБМ задержало Як-54 к вылету	62
"Оборонпром" занял высоты	63
Вылетели из России	64
Опасный конкурент	64
Авиапром оторвался от судостроения	65
Новая надежда	66
Оборонная недвижимость	67
ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" регистрирует ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты"	68
От "Оборонпрома" ускользают активы	69
Инновационная экономика России: крылья и двигатели	70
Воронежские самолеты полетят в "Московию"	72
Шоу Погосяна	73
Поддержать инновации законом	75
Сергей Чемезов получил сполна	78
Битва за моторы	79
Впереди — концерн ПВО "Алмаз-Антей"	80
"Сокол" поделился заказом с "Иркутом"	82
Уходят, чтобы вернуться	83
Superjet 100 не спасет ситуацию в воздушных перевозках России	83
Последняя пятерка	84

## ОБЗОР ПРЕССЫ

за июнь 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

# ОАК ПОДВЕЛА ИТОГИ 2007 ГОДА

### Финансовые показатели по отрасли — лучшие с 1991 года.

После довольно продолжительного периода затишья, вызванного, видимо, отвлечением внимания широкой общественности от индустриальной жизни страны в сторону политических перемен, авиационная промышленность, в том числе на уровне руководящего состава, вновь обрела активность. Деятельность ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" на минувшей неделе была отмечена сразу двумя важными событиями. 28 мая в Москве состоялось заседание совета директоров ОАК, а 30 мая зарегистрирована ее новая дочерняя структура — ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты", которая вплотную займется управлением проектами производства и поставками самолетов гражданской авиации.

Основной целью первого мероприятия стала подготовка годового собрания акционеров ОАО "ОАК" по итогам 2007 г. В частности, рассмотрены финансовые показатели минувшего года и вопросы планирования бюджета на 2008 г., приняты решения по ряду важных вопросов деятельности корпорации и внесены предложения по новому составу совета директоров. Последний утвердил повестку дня годового общего собрания акционеров ОАК и рекомендовал собранию акционеров утвердить следующее распределение чистой прибыли общества: 10 % направить на выплату дивидендов по обыкновенным акциям, 10 % — на формирование резервного фонда корпорации. Оставшуюся нераспределенную прибыль предложено оставить в распоряжении ОАО "ОАК" в целях финансирования расходов корпорации в 2008 г.

### СТРАТЕГИЯ

Что касается результатов работы в 2007 г., то здесь, по мнению председателя совета директоров ОАК, заместителя председателя Правительства РФ Сергея Иванова, появились определенные результаты. "По темпам роста производства авиационная промышленность в прошлом году продолжала оставаться одним из лидеров промышленного комплекса страны", — отметил вице-премьер. По сравнению с предыдущим годом объемы производства отрасли выросли в реальном исчислении на 16,6 %, из них в гражданском секторе — на 10,2 %, в военном — на 19,7 %. Выручка от продаж по всем предприятиям авиационной промышленности составила около 230 млрд руб., в том числе более 100 млрд руб. приходится на долю предприятий ОАК.

Подводя итоги 2007 г., С. Иванов отметил, что "доля экспорта в выручке от продаж в целом по отрасли составила около 30 % и это, в общем-то, неплохо, поскольку отрасль эта высокотехнологичная, а мы все время говорим о внедрении инноваций, поощрении и стимулировании экспорта высокотехнологичной продукции. В авиационной промышленности эта тенденция соблюдается". При этом предприятия ОАК обеспечили свыше 90 % всей отраслевой экспортной выручки. Правда, отметил С. Иванов, эти цифры в значительной степени были обусловлены ростом экспортных поставок истребителей. "Так или иначе, но эти финансовые показатели по отрасли — самые лучшие с 1991 г.", — резюмировал он.

Важным итогом работы корпорации за минувший год, по мнению председателя совета директоров, также стало определение модельного ряда самолетов на ближайшее десятилетие. "Сделано это было



с учетом реальных возможностей российских конструкторских бюро и заводов, а самое главное, с учетом потребностей гражданских авиакомпаний, то есть потребностей рынка, причем не только внутреннего, но и мирового. И приятно отметить, что в прошлом году мы впервые наладили нормальное, конструктивное взаимодействие с авиаперевозчиками, крупными транспортными компаниями, и российскими, и зарубежными, для которых, собственно, мы и изготавливаем самолеты", — заметил он.

Согласно основным положениям стратегии ОАК, плановыми индикаторами ее реализации в области военной авиации названы: целевой показатель — до 15 % ежегодных продаж на мировом рынке, уровень продаж к 2025 г. — 110–130 самолетов в год, ежегодный рост объемов производства — 10–12 % в период 2008–2025 гг., доля выручки от поставок военной авиатехники в общем объеме выручки ОАК в 2025 г. — 30–40 %. Общий объем производства в период 2008–2025 гг. должен составить около 2300 самолетов фронтовой авиации и учебно-боевых самолетов, комплексов БЛА. При этом значительная доля произведенной военной авиатехники будет поставлена на экспорт и/или произведена в режиме международной кооперации.

Что касается гражданской авиации, целевой показатель здесь представлен ОАК в виде завоевания к 2015 г. не менее 5 % мирового рынка магистральных и тяжелых региональных (вместимостью более 50 мест) самолетов и 10 % — в 2025 г. Среднегодовой рост объемов их производства в 2008–2025 гг. запланирован на уровне 22–25 %. Общий объем выпуска в этот период времени может составить около 2600 единиц при уровне продаж к 2025 г. от 260 до 290 самолетов в год. Доля выручки от поставок гражданской авиатехники в общем объеме реализации продукции ОАК в 2025 г. достигнет не менее 50 %, а доля поставок на экспорт — не менее 60 %.

В ходе минувшего заседания С. Иванов назвал организацию производства гражданских самолетов одним из важных направлений деятельности корпорации в 2008 г.: "Хочу отметить, что в прошлом году объем заказов впервые превысил производственные возможности корпорации. То есть, спрос на гражданские самолеты гораздо выше, чем наши технические и производственные возможности... Причем уже имеются крупные портфели заказов от российских и зарубежных авиакомпаний на две новые модели региональных самолетов: Sukhoi SuperJet 100, который, как известно, недавно впервые поднялся в воздух, и Ан-148. В 2008 г. мы должны начать их серийное производство. Поэтому на первое место вышла задача по решению проблемы обеспечения выполнения заказов".

В области транспортной авиации основные задачи ОАК тоже определены. Целевой показатель — достижение к 2025 г. 20–30 % ежегодных продаж на мировом рынке при уровне реализации 40–60 самолетов в год. Общий объем производства в период 2008–2025 гг. должен составить около 900–950 рамповых самолетов всех классов, а доля выручки от поставок рамповых ВТС в общем объеме выручки ОАК в 2025 г. — 10–20 %. Экспортная составляющая будет представлена не менее 55–65 % годового выпуска рамповых транспортных самолетов. "В транспортной авиации определен модельный ряд перспективных транспортно-грузовых самолетов и заводы, на

которых они производятся или будут производиться, — прокомментировал С. Иванов. — В классе сверхтяжелых грузовиков — это модернизация и, возможно, возобновление в Ульяновске производства самолета Ан-124 "Руслан". Принято решение о серийном производстве там же, в Ульяновске, последней модификации Ил-76МФ с отечественными двигателями ПС-90А. Идет совместная работа с нашими индийскими партнерами над обликом нового многофункционального транспортного самолета проекта МТС".

## РЕСУРСЫ

В целом, по словам президента, председателя правления ОАК Алексея Федорова, стратегией предусматривается увеличение объема общей выручки корпорации с \$ 4 до 12–14 млрд в годовом исчислении к 2015 г. и \$ 20–25 млрд к 2025 г. Запланирован рост эффективности производства (производительности труда) и достижение по этому показателю мирового уровня (\$ 250–300 тыс.) в 2015–2025 гг. Капитализация ОАО "ОАК" должна возрасти со 100 до 400 млрд рублей к 2015 г. и до 1 трлн руб. к 2025 г. Воплощение этих планов в жизнь предполагает несколько этапов, на каждом из которых будут решаться соответствующие задачи рыночного позиционирования и развития ресурсов.

Основными целями первого этапа, обозначенного как "Реорганизация и антикризисное управление" (2007–2010 гг.), являются мобилизация ресурсов, необходимых для реализации стратегии, и формирование ключевых научно-технических заделов, необходимых для обеспечения устойчивого развития. Второй этап, "Развитие ключевых проектов" (2010–2015 гг.), направлен на их реализацию в каждом сегменте бизнеса и построение современной индустриальной модели, обеспечивающей расширение производства на новой технологической основе, а также достижение рентабельности производства, соответствующей лучшим международным отраслевым показателям. Третий, завершающий этап, назван "Устойчивое развитие в новой модели" (2015–2025 гг.) и предусматривает достижение целевых позиций на рынке наряду с глобальной диверсификацией деятельности.

В настоящее время объективная ограниченность ресурсов, по мнению руководителей ОАК, требует их концентрации на наиболее перспективных направлениях в соответствии с приоритетами продуктовой стратегии корпорации. Такой подход планируется осуществлять путем координации использования ресурсов входящих в ОАК конструкторских бюро и заводов, реструктуризации активов ОАК, интеграции ресурсов авиастроительных комплексов стран СНГ, приобретения и интеграции других зарубежных активов, рационального аутсорсинга. При этом отмечается, что все это тоже будет происходить поэтапно. Ведь для достижения конкурентного уровня ряда ресурсов, в частности трудовых и инженерно-технологических, потребуются годы и значительные инвестиции.

"Корпорация ведет активную работу по увеличению производственных мощностей авиазаводов, — подчеркнул С. Иванов. — Идет подготовка к масштабному техническому перевооружению, начало которого намечено на этот год. В прошлом году мы выделили из бюджета 6 млрд руб., направленными именно на техническое перевооружение. Все это позволит осуществить запуск новых продуктов с использованием принципов

ально новых технологий. Проект бюджета ОАК на 2008 г. составлен исходя из того, что ключевыми ресурсами развития отрасли должны стать три основных вещи. Это персонал, новые технологии и современная организация бизнеса. Я бы эти три момента выделил как ключевые не только на 2008 г., но и на ближайшую перспективу".

Помимо использования бюджетных возможностей, по словам председателя совета директоров ОАК, финансирование новых проектов и изменение динамики развития будет осуществляться за счет привлечения дополнительных внебюджетных источников, альянсов со стратегическими партнерами, прежде всего Boeing и EADS, и повышения инвестиционной привлекательности ОАК. Кроме того, "в формировании прибыли корпорации постепенно должна увеличиваться доля от реализации конечной продукции. Надо признать, что сейчас прибыль формируется, и в значительной степени, за счет дивидендов дочерних обществ, а не самой корпорации", — отметил он.

## БЮДЖЕТ

В ходе подготовки к годовому общему собранию акционеров совет директоров ОАК "ОАК" предварительно утвердил годовой отчет за 2007 г. и годовую бухгалтерскую отчетность по результатам минувшего финансового года, а также рекомендовал их к утверждению собранием акционеров. Согласно данным, предоставленным ОАК, в начале 2007 г. заявленный УК корпорации составлял 97 млрд руб. К концу года капитализация компании оценивалась уже в 110 млрд руб. Таким образом, стоимость одной акции выросла на 13 %. По предварительным оценкам, консолидированная выручка ОАК "ОАК" за 2007 г. составила около 100 млрд руб., а общая прибыль, полученная предприятиями, входящими в корпорацию, — почти 8,5 млрд руб. В бухгалтерской отчетности корпорации за 2007 г. чистая прибыль головной компании без учета входящих в ОАК "ОАК" дочерних обществ отмечена цифрой более 121 млн руб. При этом в самолетостроении в целом на долю предприятий, интегрированных в ОАК "ОАК", уже приходится более 90 % от общего объема производства в России и СНГ.

Советом директоров утвержден бюджет ОАК "ОАК" на 2008 г. в размере более 42,4 млрд рублей, составленный исходя из необходимости реализации оперативных задач и стратегической миссии корпорации. При этом определены три основных направления деятельности, предусмотренные бюджетом: организация поставок гражданских самолетов, управление НИОКР и инвестициями.

Среди главных задач, определивших основные параметры бюджета ОАК на 2008 г., предусмотрена реализация значительной части программы производства самолетов гражданской авиации, включая действия по техническому перевооружению и стабилизации финансового состояния авиастроительных заводов ЗАО "Авиастар-СП" и ОАО "ВАСО"; увеличение роли ОАО "ОАК" в управлении программами НИОКР в области гражданского авиастроения; исполнение обязательств ОАО "ОАК" по предъявлению обязательного предложения (оферты) по выкупу акций у акционеров ОАО "Корпорация "Иркут"; продолжение процесса формирования корпоративной структуры и системы управления самолетостроительным ком-

плексом для реализации текущих и перспективных задач, определенных стратегией развития ОАО "ОАК", а также реструктуризацию имеющихся активов и повышение их эффективности и капитализации.

Согласно планам ОАО "ОАК", инвестиции на техническое перевооружение заводов — производителей гражданской авиатехники до 2010 г. должны составить до 10 млрд руб. Основными получателями средств названы ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО), ЗАО "Авиастар-СП" и ОАО "Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова".

## УПРАВЛЕНИЕ

12 февраля 2008 г. советом директоров ОАО "ОАК" одобрено создание 100 % дочернего предприятия, управляющей компании по организации производства и поставок гражданских воздушных судов. 30 мая 2008 г. официально зарегистрировано ООО "УК "ОАК-ГС", уставной капитал которого составляет 25 млн рублей. По мнению руководителей авиастроительного холдинга, "в перспективе это позволит организовать на российском рынке единый центр ответственности за разработку, производство, реализацию и послепродажное обслуживание гражданской авиатехники".

Большинство экспертов считает такой подход актуальным в связи с необходимостью скорейшего решения остро назревшей проблемы резкого, неконтролируемого роста цен на энергоносители, основные комплектующие и материалы, в том числе металлы и жаропрочные сплавы, используемые в авиастроении, с чем столкнулся сегодня отечественный авиапром. В результате значительного увеличения себестоимости производства продукции в отрасли в целом отмечается снижение рентабельности производства и происходит срыв сроков выполнения заключенных ранее контрактов, в том числе в рамках госзаказов. О накопившихся трудностях около года рассказывали в своих выступлениях большинство руководителей предприятий авиастроительной и двигателестроительной отраслей. В том числе они рассматривались и на апрельском совместном совещании компаний — поставщиков авиастроительной отрасли, посвященном вопросам и перспективам организации взаимодействия ОАК с поставщиками авиастроительной отрасли, а также необходимости обеспечения конкурентоспособной стоимости воздушных судов российского производства.

А. Федоров в своем докладе об основных положениях стратегии развития ОАК и плане производства самолетов на 2007–2015 гг. подчеркнул, что для реализации последнего (431 самолет до 2012 г. и более 800 самолетов до 2015 г.) "необходимо организовать систему взаимовыгодного сотрудничества, а также программу совместной деятельности ОАО "ОАК" и компаний-поставщиков на ближайшие 5–10 лет". Рост себестоимости комплектующих воздушных судов за последние 5 лет в среднем составил 112 %, что в свою очередь привело к увеличению стоимости гражданских воздушных судов российского производства для авиакомпаний. Кроме того, отмечены наличие дефицита по некоторым материалам и изделиям, несоответствующий уровень качества продукции. Препятствиями к нормальной работе авиационной промышленности России, по мнению участников апрельского

совещания, является отсутствие системы договорных отношений, гарантирующей всем участникам процесса стабильность на 3–5-летнюю перспективу. Нет сквозной системы контроля качества, что вызывает дублирование функций контроля поставщиков и потребителей. Недостаток сквозной системы управления перспективными разработками на 10–15 лет делает невозможным долгосрочное планирование и полноценную организацию НИОКР. В связи с этим, по словам А. Федорова, ОАО "ОАК" до конца 2008 г. готово с каждым из ключевых поставщиков разработать конкретную программу совместной деятельности на 5–10 лет. Она должна предусматривать заключение контракта в модели гарантированного выкупа заявленной продукции с жесткими штрафными санкциями для обеих сторон, структуру цены, учитывающую основные параметры и перечень внутренних проектов поставщика, под которые ОАО "ОАК" будет содействовать привлечению финансирования на льготных условиях. В результате ожидается снижение стоимости воздушных судов для авиакомпаний и значительное улучшение качества производимых самолетов. ОАК планирует сформировать и долгосрочную программу развития поставщиков в целях повышения конкурентоспособности российского авиапрома на мировом рынке.

Производственная программа ОАО "ОАК" требует консолидации производственных мощностей, концентрации ключевых ресурсов и компетенций, форсирования программ технического перевооружения на промышленных площадках и изменения модели производственной кооперации, сложившейся в последнее время. Кроме того, необходимо организовать новую систему продаж и послепродажного обслуживания воздушных судов гражданской авиации, ориентированную на выявление и удовлетворение потребностей клиентов. Созданием управляющей компании ОАК намерена усилить прямое оперативное управление по существенному увеличению производства гражданских воздушных судов, предусмотренному "Основными положениями стратегии развития ОАО "ОАК" до 2025 года" и планом производства гражданских самолетов в 2008–2012 годах. Создание ООО "УК "ОАК-ГС" как отдельной компании призвано обеспечить необходимую гибкость в принятии решений, эффективность работы на рынке и быструю реакцию на потребности клиентов, рационализировать организацию функций оперативного управления производством.

В управляющую компанию передаются функции управления продажами, включая заключение от имени ОАО "ОАК" контрактов с авиакомпаниями на поставку самолетов, и управления производством и послепродажным обслуживанием по следующим семействам самолетов: Ту-204/214/334, Ан-148, Ил-96 и, в будущем, Ил-114. По официальной информации, в данный момент экономические показатели предприятий, производящих данные модели самолетов, не удовлетворяют требованиям ОАО "ОАК". Одной из задач, поставленных перед управляющей компанией, станет увеличение рентабельности продаж существующих моделей самолетов, в первую очередь за счет снижения издержек производства.

Помимо роли агента ОАК по организации производства и поставок гражданских воздушных судов в разряд ключевых компетенций управляющей компании войдет эффективная организация деятельности заводов и КБ, повышение качества взаимодействия и создание нового качества поставщика, обеспечивающего лучшие условия и сервис для клиентов. ООО "УК "ОАК-ГС" будет управлять денежным потоком инвестиций и контролировать эффективность использования средств в рамках стратегии технического перевооружения авиастроительного холдинга. Кроме того, управляющая компания возьмет на себя некоторые элементы общей системы закупок, включая централизацию товарных потоков ключевых комплектующих, как в целях использования их при производстве новых самолетов, так и для организации возвратно-обменного фонда при осуществлении послепродажного обслуживания.

Учитывая важность реализации начального этапа программы консолидации бизнеса в гражданской авиации, совет директоров ОАК решил, что А. Федоров может совмещать должности президента, председателя правления ОАО "ОАК" и генерального директора ООО "Управляющая компания "ОАК – Гражданские самолеты". Кроме того, рассмотрен и одобрен список кандидатур для голосования по выборам в совет директоров общества на годовом общем собрании акционеров, запланированном на 30 июня 2008 г.

Ольга ПОСПЕЛОВА

источник: AVIAPORT.RU  
02.06.08

## САМОЛЕТ ПОЛИТИЧЕСКОГО ЗНАЧЕНИЯ

### "Единая Россия" возьмет под свой контроль создание самолета Sukhoi Superjet 100.

Проект создания нового регионального самолета Sukhoi Superjet 100 стал первой в истории новой России гражданской авиационной программой, поддержанной государством. Бюджетное финансирование проекта осуществляется в рамках ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года". Начавшиеся в мае этого года

летные испытания SSJ 100 свидетельствуют об успешном развитии программы, а значит, и о том, что бюджетные деньги потрачены с пользой. Однако теперь перед создателями самолета и двигателя для него стоит не менее серьезная задача – разворачивание серийного производства. И, судя по всему, государство не собирается бросать этот проект на полпути.

На прошлой неделе представители Государственной думы и Совета Федерации России посетили головное производство НПО "Сатурн" в Рыбинске, где ознакомились с предприятием. Генеральный директор

"Сатурна" Юрий Ласточкин лично провел делегацию депутатов по цехам, показав достижения предприятия в области модернизации производства, освоения новейших технологий, продемонстрировал уникальную испытательную базу, крупнейшее в России конструкторское бюро в области газотурбинного двигателестроения. По завершении осмотра предприятия члены делегации, в состав которой вошли представители комитетов по транспорту, промышленности, бюджету, межфракционного депутатского объединения "Авиация и космонавтика" и члены Совета Федерации, приняли участие в совещании с руководителями Ярославской области, НПО "Сатурн" и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого".

Инициатором этого мероприятия стал председатель подкомитета по авиационному транспорту Комитета Госдумы по транспорту Анатолий Лисицын, ранее возглавлявший Ярославскую область. Он предложил представителям профильных комитетов Госдумы провести в Рыбинске рабочее совещание, на котором депутаты смогли бы ознакомиться со всеми проблемами головных предприятий по созданию двигателя SaM146, то есть НПО "Сатурн", и самолета SSJ 100, то есть Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения, с тем, чтобы проект был реализован в срок.

В ходе совещания представители законодательной власти и промышленности обсудили состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития отечественной авиационной промышленности на примере проекта создания SSJ 100 и двигателя для него SaM146. Также речь шла о более общих проблемах, в частности о законодательном обеспечении политики привлечения и закрепления кадров в ОПК.

Депутаты остались довольны тем, как в Рыбинске используются бюджетные средства. Как отметил председатель Комитета по бюджету и налогам Госдумы РФ Сергей Штогрин, именно в проекты, подобные созданию SSJ 100 и SaM146, и надо вкладывать бюджетные деньги. И не только потому, что они здесь высокоэффективно используются. Создание такого прорывного продукта, как двигатель SaM146, и всего регионального лайнера SSJ в целом тянет за собой и другие предприятия, и другие отрасли промышленности, создавая широкую налоговую базу и принося доходы в бюджеты регионов.

Пожалуй, главным итогом встречи стало решение депутатов о необходимости продолжения государственной поддержки проекта. Как заявил губернатор Ярославской области Сергей Вахруков, из бюджета до 2011 г. планируется выделить дополнительно более 8 млрд рублей на серийное производство самолета SSJ 100 и двигателя SaM146. Он подчеркнул, что в соответствии с установленным российским законодательным порядком такую же сумму должны выделить и компании — участники проекта. Как уточнил Юрий Ласточкин, речь идет о выделении государством 8,5 млрд рублей, из которых 4,8 млрд планируется потратить на освоение серийного производства двигателей SaM146 и 3,6 млрд — на запуск серийной сборки самолетов. Гендиректор НПО "Сатурн" отметил, что проект создания двигателя SaM146 очень хорошо контролируется правительством и участие государства в нем просто беспрецедентное. "Государство очень хорошо финансирует этот проект, платит по условиям договора с точностью швейцарских часов", — заявил Юрий Ласточкин.

Особенностью проекта по созданию силовой установки для самолета Sukhoi Superjet 100, по мнению генерального директора "Сатурна", является хороший двигатель, имеющий большой потенциал. Его ожидает резкий рост заказов, поэтому задача "Сатурна" — до конца 2009 г. выйти на уровень производства 50 двигателей, а через два — два с половиной года увеличить ежегодный объем производства до 150–200 единиц SaM146. "Это серьезные темпы, но уже и стендовая база построена в расчете на это, и идет серьезная модернизация производства, — отметил Юрий Ласточкин. — Это непросто. Но иного выхода у нас нет".

Также в ходе совещания шла речь о создании механизмов государственно-частного партнерства. Как отметил первый заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту Владимир Клименко, пока работа в этом направлении только начинается и имеется еще очень много нерешенных проблем. По мнению депутата, "необходимо сбалансировать интересы государства и негосударственной компании таким образом, чтобы это взаимодействие не утонуло в бюрократических процедурах, а возможно было предложить механизм их быстрого решения с тем, чтобы процессы, в данном случае перевода в серию, были более динамичны".

Участники проекта создания нового регионально-го самолета смотрят в будущее с оптимизмом. Однако на их хорошую работу зачастую накладывает свой негативный отпечаток общее состояние российской авиационной отрасли. Как отметил Анатолий Лисицын, проблемами отрасли являются недостаток специалистов, недостаток технически обоснованных проектов, недостаток квалифицированных кадров, площадей, технологий, качества. "Проблема российской промышленности вступила в свою как бы определяющую фазу, ведь на сегодняшний момент зарплата намного опережает производительность труда. Производительность труда сегодня — бич нашей промышленности. Сегодня те, кто не сумел обновить производство по европейским нормам за последние 15 лет, просто погибнут", — заявил депутат.

Все это создает дополнительные проблемы для того, чтобы Sukhoi Superjet 100 был создан в срок. Однако, как сказал Анатолий Лисицын, теперь этот проект не только технический и промышленный, "он приобретает политическое значение, поскольку сегодня активными конкурентами этого самолета стали фирмы из Японии и Китая". Они также планируют в 2010 г. вывести на рынок региональный самолет нового поколения. Чтобы ГСС и НПО "Сатурн" успели к этому сроку выйти на выпуск 60 самолетов в год, России необходимо приложить больше усилий, чем зарубежным конкурентам. "Поэтому сегодня необходимо опережающее финансирование и контроль со стороны государства", — подчеркнул Анатолий Лисицын. Он предложил взять проект создания SSJ 100 под контроль высшему совету партии "Единая Россия". Это решение будет принято после поездки в Рыбинск на следующем заседании Комитета по транспорту Государственной думы.

*Илья КЕДРОВ*

*источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
11.06.08*

## ОДИН УДАР

### Владимир Путин просил министров "не ползать по всем ведомствам".

Пожалуй, впервые утро премьера началось не с аэропорта, а именно с самолетов. Если точнее, то с посещения Всероссийского научно-исследовательского института авиационных материалов (ВИАМ). Но и здесь, как и чуть позже на президиуме правительства, Владимира Путина настигли проблемы с реализацией федеральных целевых программ.

Он приехал с хорошей вестью о том, что государство выделит в этом году ВИАМу в рамках пяти федеральных целевых программ 1,1 миллиарда рублей. Казалось бы, и сам премьер должен был порадоваться за ВИАМ, где еще в конце 1990-х почти все площадки были мертвыми. Вчера он побывал в испытательном центре института и убедился в том, что тенденция позитивная. Премьеру показали образцы производимых институтом материалов, перспективных разработок, которые не имеют аналогов в мире, а также образцы готовой продукции, применяемой в различных отраслях промышленности. Сопровождавший Путина генеральный директор института Евгений Каблов увлеченно и не без гордости рассказывал о том, что использование современных технологий в ВИАМе стало одной из причин выбора его "Боингом" в качестве своего партнера.

Однако настроение премьера ухудшалось буквально на глазах. Хотя гендиректор рассказывал о возможностях большой кооперации между научно-исследовательскими институтами и бизнесом, о том, что неплохо было бы "найти предприятия, бизнес, который вкладывал бы деньги, чтобы внедрять разработки в промышленность". В качестве позитивного примера сотрудничества Каблов привел договор, подписанный ВИАМом с Каменск-Уральским металлургическим заводом (КУМЗ). Институт и завод проводят совместные исследования и научные разработки, направленные на создание новых и совершенствование существующих сплавов, режимов обработки и производственных процессов. Но, несмотря на то что за последние годы в институте увеличилось число молодых специалистов, проблема кадров все же остается. Если несколько лет назад в институте работали 30 молодых специалистов, то сейчас их 420 из полуторатысячного коллектива ВИАМа.

— Сегодня средний возраст сотрудников — 50 лет, — с сожалением констатировал премьер, уже приехав на президиум правительства. — Но тенденция позитивная.

Правда, порадоваться министры не успели. Путин обрушился с критикой. Он заметил, что появление в правительстве новых министерств и ведомств, а также изменение статуса отдельных учреждений не должно сдерживать финансирование по уже принятым федеральным целевым программам.

— Как не должно быть такой причиной и изменение статуса самих учреждений, получающих помощь в рамках ФЦП, — жестко произнес он.

По словам Путина, важны не статус учреждений и не названия ведомств, а суть программы. Речь при этом

явно шла о проблеме финансирования ФЦП, с которой, видимо, столкнулся ВИАМ. Ведь институт принимает участие в выполнении ряда целевых программ государственного и федерального значения. Среди них — ФЦП "Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2007–2012 годы", "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года", "Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на 2006–2010 годы и на период до 2015 года" и другие.

— Нам нужно реализовывать программы, не затягивать ни в коем случае, поэтому прошу коллег подумать над тем, как одним ударом эту проблему закрыть и не ползать потом по всем ведомствам, опять согласовывать в течение года, — сказал он, подчеркнув, что "это абсолютно недопустимо".

Министр экономического развития Эльвира Набиуллина получила поручение согласовать предложения по устранению существующих проблем с министром промышленности и торговли Виктором Христенко, чтобы "не было никаких задержек, связанных с капитальными вложениями".

Досталось от премьера и Министерству финансов. Путин обратил внимание ведомств, осуществляющих финансирование ФЦП, в первую очередь Минфина, на проблему задержки с выделением средств. "Им нужно иметь в виду, что это не может быть способом переноса финансирования на конец года. Это не тот способ борьбы с инфляцией, который можно взять на вооружение".

В итоге и бюджетные деньги на реализацию ФЦП фактически отдали частным компаниям без участия Алексея Кудрина. Вице-премьер, министр финансов не прилетел из Японии, где он обсуждает будущую "восьмерку". Так что идею оппонировать Министерству экономического развития, предложившему передачу бюджетных денег в частные руки, признали плодотворной. Правительство поручило Минэкономразвития подготовить предложения о привлечении частных управляющих компаний к управлению федеральными целевыми программами.

"Мы обсуждали этот вопрос о возможной передаче ФЦП на аутсорсинг, чтобы дирекцией ФЦП сделать частную компанию. Эта идея была признана плодотворной", — сказал замминистра экономического развития Андрей Белоусов. Экономическое ведомство таким образом рассчитывает повысить эффективность исполнения ФЦП и ответственность заказчиков. Как известно, действующим законодательством ответственность за исполнение ФЦП возложена на госзаказчиков или дирекцию программы в лице госучреждения.

Елена ЛАШКИНА

источник: газета «Российская газета»  
17.06.08

## МОЗГИ ПОПОЛАМ

### Россия и Украина разделили интеллектуальную собственность на продукцию оборонки.

Отношения России и Украины омрачают разногласия и в энергетике, и военно-морском деле. На этом фоне военно-техническое сотрудничество (ВТС) между двумя странами смотрится иначе. Во вторник правительство Украины одобрило межправительственное соглашение с Россией о взаимной охране прав на результаты интеллектуальной деятельности, используемые и получаемые в ходе ВТС, заключенное еще в декабре 2006 года. Это документ, регламентирующий отношения Москвы и Киева в совместном производстве и торговле оружием.

### РАЗДЕЛ РИСКОВ И РОЯЛТИ

Впрочем, заключение подобного соглашения — формальность. Такие документы подписаны практически со всеми странами, с которыми Россия ведет военно-техническое сотрудничество. Даже с Турцией, несмотря на то что масштабных поставок оружия из России туда не осуществлялось уже 15 лет. В соответствии с соглашением полученные в ходе сотрудничества результаты интеллектуальной деятельности распределяются между участниками с учетом их вклада, зафиксированного в ходе ВТС.

Полученные таким образом права на результаты интеллектуальной деятельности передать кому-то другому ни одна из сторон не может без согласия другой.

Это соглашение направлено в первую очередь на защиту разработчиков военной техники. К примеру, во многих бывших советских республиках до сих пор сохранился солидный запас советского вооружения, которое они могут продавать. Тем не менее заключать контракты на модернизацию этой техники без одобрения конструкторского бюро (большинство из них находится в России) они не могут. Дело в том, что разработчик несет ответственность за конструкторское сопровождение продукции, отвечает за безопасность, а также может продлевать ресурс работы той или иной техники. За это с каждой проданной единицы он получает вознаграждение от производителя — роялти, которое в среднем составляет около 7% от цены.

### ТОЧКИ СТЫКОВКИ

Авиация — ключ к российско-украинскому сотрудничеству в сфере ВТС. Основные украинские предприятия — конструкторское бюро имени Антонова и ОАО "Мотор Сич". Первое является разработчиком самолетов Ан-140 и Ан-148, серийное производство которых сейчас разворачивается в России, в частности на заводе "Авиакор" (входит в группу "Базовый элемент") в Самаре. "Мотор Сич" производит двигатели почти для всех российских вертолетов. В России серийное производство двигателей планирует организовать завод имени Климова.

"Чтобы Россия могла вкладываться в развитие производства, нужно четкое разделение интеллектуальной собственности на основе неизменных правил", — считает руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. По словам заместителя гендиректора завода "Авиакор" Алексея Гусева, основные перспективы его предприятия связаны именно с серийным производством регионального Ан-140. В ближайшее время "Авиакор" должен получить сертификат на одну из модификаций этого самолета, что позволит заводу вплотную заняться его производством, продвижением и продажами. "Для Ан-148 такое решение пока не реализовано. Необходимо передача документов в Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО), чтобы защитить инвестиции российского авиапрома", — считает Пантелеев.

### РАЗЪЕДИНЯЮЩАЯ ПОЛИТИКА

Технологически предприятия России и Украины в силу общего советского прошлого тесно связаны друг с другом. Однако эта кооперация может быть нарушена по политическим причинам. Например, при вступлении Украины в НАТО. Для более детальных переговоров с руководством Украины на следующей неделе в Киев прибудет генсек НАТО Яап де Хооп Схеффер. "Если Украина вступит в НАТО, Россия будет на корню обрубать сотрудничество с украинскими коллегами", — считает Пантелеев.

"В случае конфликта Украина автоматически откажется поддерживать продукцию, это значит, что моментально прекращается продажа, а эксплуатация ставится под большой вопрос", — говорит эксперт. Межправительственное соглашение — один из видов гарантии или страховки на тот случай, если политические риски станут реальностью. В этом случае Россия сможет самостоятельно выпускать продукцию на базе имеющейся по закону у нее интеллектуальной собственности. Тем не менее портить отношения с российскими коллегами невыгодно и Украине: Россия — самый крупный рынок сбыта для украинской техники.

Евгений БЕЛЯКОВ

источник: газета «Газета»  
11.06.08

### ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

## ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

Учредитель и издатель —  
ОАО "Пермский моторный завод"  
г. Пермь, Комсомольский пр-т, 93  
тел.: +7 (342) 245-05-24, факс: (342) 245-13-20

Главный редактор Комаровский В. И.  
Телефон: +7 (342) 240-94-62, п/я 717 в канцелярии ПМЗ  
E-mail: wladko@jetmotors.perm.ru  
Web-сайт: <http://pmz.ru/gazeta>

## СООТВЕТСТВОВАТЬ ТРЕБОВАНИЯМ ЗАКАЗЧИКОВ

### **Ил-114-100 меняет лицо исходя из потребностей авиакомпаний.**

Длительный жизненный цикл современных самолетов, простирающийся от начала разработки той или иной модели и до утилизации отлетавших несколько десятков лет машин, включает в себя многочисленные изменения в конструкции. Наиболее существенные коррекции происходят на этапе проектирования, когда из нескольких концептуальных вариантов выбирается один, которому суждено стать прототипом, но и он в процессе испытаний совершенствуется, чтобы удовлетворять самым строгим требованиям по безопасности, надежности и эффективности.

Турбовинтовой региональный самолет Ил-114, совершивший первый полет 29 марта 1990 года, не может считаться новинкой. Однако за счет постоянных работ по совершенствованию конструкции, применению нового оборудования и материалов его удается осовременивать. В январе 1999 года совершил первый полет самолет Ил-114-100 с двигателями PW127H производства компании Pratt & Whitney Canada, а спустя еще почти десять лет на рынок выходит Ил-114-100 в новом техническом лице. Лайнер получил самый современный комплекс бортового радиоэлектронного оборудования и полностью новый пассажирский салон, за счет проведенных работ удалось на несколько сотен килограммов снизить вес планера. Дополнение к сертификату с учетом изменения типовой конструкции оформлено 30 мая 2008 года.

Впрочем, представителей авиакомпаний, которые заинтересованы в приобретении новых региональных самолетов, ничуть не в меньшей степени интересуют изменения в подходе к продаже новых машин. Авиаперевозчики рассчитывают приобрести не просто сертифицированный набор "сделай сам", лишенный какой-либо поддержки со стороны разработчика и производителя, а полноценный коммерческий продукт, в котором сочетаются высокие летно-технические характеристики, отличные экономические показатели и полномасштабный сервис, охватывающий весь период эксплуатации. Рабочая встреча авиакомпаний, обслуживающих региональные маршруты, была организована лизинговой компанией "ФЕСТ Лизинг Авиэйшн" с целью получения отзывов о новом самолете. С помощью потенциальных покупателей удалось определить основные сферы интересов авиакомпаний: эксплуатантам нужен современный, комфортный, доступный по цене самолет, при этом обязательными требованиями являются обеспечение подготовки персонала, организация поставок запчастей, оперативное выполнение ремонтов и форм. Но обо всем по порядку.

### **ИЛ-114-100 В ТАШКЕНТЕ: ПЕРВЫЕ ШАГИ**

Практический опыт эксплуатации нового самолета всегда вызывает повышенный интерес у потен-

циальных заказчиков. Поэтому на состоявшейся встрече представителей авиакомпаний множество вопросов было адресовано специалистам узбекской национальной авиакомпании "Узбекистон хаво йуллари". И хотя единственный Ил-114-100, который выполняет полеты из Ташкента, не позволяет сформировать полного представления о машине, на некоторые детали стоит обратить внимание.

Ключевым показателем, определяющим эффективность эксплуатации "Ила", является существенно меньший расход топлива в расчете на одного перевозимого пассажира, нежели у других региональных самолетов. Сравнивая Ил-114-100 с ветеранами Ан-24 и Як-40, нельзя не отметить меньший средний часовой расход (650 килограммов в час у "Ила" против 960 кг у "Ана" и 1400 кг — у "Яка"). Исходя из типовой вместимости пассажирского салона, расход топлива на пассажиро-километр у нового самолета в 2,5 раза ниже, чем у Ан-24, и в 5 раз меньше, чем у Як-40. В условиях постоянного повышения цен на авиатопливо подобные показатели делают Ил-114-100 весьма привлекательной покупкой для перевозчиков, обслуживающих региональные маршруты. Также в расчете на одного пассажира меньше у Ил-114-100 и аэропортовые сборы.

Другим важнейшим показателем, на который обращают внимание при выборе типа самолета, является налет в реальной эксплуатации. И здесь, увы, цифры не впечатляют: с января 2003 года по апрель 2008 года самолет провел в небе всего 5373 часа, а среднемесячный налет составил 84 часа. Но эта цифра требует отдельных пояснений. Так, за первые шесть месяцев машина провела в воздухе всего 70 часов, обеспечивая тренировки летного состава. За последующее время почти 15 месяцев самолет провел на земле, ожидая устранения дефектов и неисправностей, поставки комплектующих и запчастей. Если учесть участие в демонстрационных полетах, простои, связанные с выполнением форм обслуживания, показатели все равно будут далеки от ожидаемых авиакомпаниями. Но в то же время специалисты "Узбекистон хаво йуллари" пришли к выводу, что, работая флотом минимум из шести машин, можно выйти на годовой налет не менее 2000 часов (реально достигнутая в 2005 году цифра — 1434 часа). По мере освоения самолета в эксплуатации и увеличения списочной численности машин налет может превысить отметку в 2000 часов в год.

Достаточно этого для окупаемости самолета в эксплуатации? По мнению старшего вице-президента "Альфа-Банка" Сергея Баева, в условиях установившихся сегодня цен на авиабилеты и при достаточной интенсивности эксплуатации самолет способен генерировать выручку, полностью покрывающую расходы и обеспечивающую приемлемый уровень рентабельности. Приблизительные расчеты показывают, что окупаемость возможна при выполнении уже двух рейсов в сутки на дальность около 1000 км с загрузкой 65 %, при этом срок лизинга может достигать 10 лет. Ну а для

государственной компании "Узбекистон хаво йуллари" вопрос об Ил-114-100 уже решен: эти машины уже в ближайшие годы полностью заменят Ан-24 и Як-40.

### **ЦЕЛЬ — ПОВЫСИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИОННУЮ ТЕХНОЛОГИЧНОСТЬ**

Проблемы, которые выявила эксплуатация самолета в Узбекистане, были проанализированы и обобщены специалистами авиакомпании, а затем пожелания по совершенствованию конструкции были переданы на серийное предприятие, Ташкентское авиационное производственное объединение им. Чкалова, и разработчику — Авиационному комплексу имени С. В. Ильюшина. В настоящее время по этим вопросам идет работа и часть из претензий уже закрыта. Дополнительно к пожеланиям эксплуатанта свои замечания подготовили специалисты "ФЕСТ Лизинг Авиэйшн", которые также постоянно контролируют ход работ по совершенствованию конструкции. Один из примеров того, как простое решение позволяет существенно сократить расходы на техническое обслуживание, — установка дополнительного лючка на капоте двигателя. Если ранее замена свечей требовала длительного полного раскапотирования, то теперь лишние операции сведены к минимуму, длительность процедуры сокращена на несколько часов.

Однако для того, чтобы ставить перед разработчиком конкретные вопросы, необходимо иметь опыт эксплуатации воздушного судна, а этим пока не может похвастаться ни одна отечественная авиакомпания. В то же время, продвигая на рынок новый продукт, лизинговая компания старается развеять опасения потенциальных заказчиков. И первым вопросом, который задают авиакомпании, является форма поддержки в эксплуатации западных комплектующих, а именно двигателя, винтов, ВСУ, элементов БРЭО. Принявшие участие во встрече представители компаний Pratt & Whitney Canada и Rockwell Collins постарались развеять сомнения специалистов.

Так, по сведениям представителя компании в России, Украине, странах Балтии и Азербайджане Романа Шелаева, установленные на самолете двигатели серии PW127 являются весьма распространенными в мировой гражданской авиации: суммарная наработка двигателей семейства превысила 16 млн часов, при этом наработка на выключение в полете составляет 250 тыс. часов. Система поддержки заказчика включает в себя 10 региональных сервисных центров и пять ремонтных заводов, а также четыре центра запчастей. Компания Pratt & Whitney Canada также предлагает услуги по ремонту агрегатов и компонентов, лизинг двигателей и программы поддержки флота, основанные на оплате реальной наработки двигателей. Р. Шелаев уверил слушателей, что российских эксплуатантов двигателей семейства не ожидает каких-либо проблем с продукцией его компании, в качестве примера успешной эксплуатации он назвал парк двигателей, установленных на самолетах АTR-72 авиакомпании "ЮТэйр". Схожая ситуация складывается и с элементами бортового радиоэлектронного оборудования производства Rockwell Collins: эта компания гарантирует своевременный ремонт и обслуживание своей продукции.

Если программы поддержки эксплуатантов, представленные производителями западных комплектую-

щих, вызвали большой интерес у участников рабочей встречи, то решения по оформлению пассажирского салона были буквально в центре внимания. Делегаты от авиакомпаний в каждом перерыве окружали выставленные блок кресел экономического класса и стенд с образцами материалов, предлагаемых для оформления интерьера.

Большой диаметр фюзеляжа Ил-114-100 предоставляет максимальный объем индивидуального пространства для каждого пассажира, превышающий аналогичный показатель конкурирующих лайнеров зарубежного производства. А для разработчика интерьеров, компании HeathTecna, открываются возможности по созданию салона, отвечающего требованиям к салонам магистральных машин. В проекте, представленном участникам рабочей встречи, реализованы такие преимущества, как большие и вместительные багажные полки, широкие проходы между рядами кресел, системы кондиционирования и освещения в потолочной панели. На выбор авиакомпаниям могут быть предложены различные варианты декоративных чехлов для кресел, ковровых покрытий, стеновых панелей. Немаловажным достоинством проекта компании HeathTecna является ориентация на использование современных материалов. При большей функциональности новый салон самолета будет отличаться сокращенной ориентировочно на 250 килограммов массой, что положительно скажется на экономике эксплуатации лайнера. При этом, как и в случае с другими комплектующими, разработчик и производитель интерьера имеет представительство в России, которое готово взять на себя заботы по сопровождению в эксплуатации кресельного оборудования и оборудования кухонного и туалетного модулей.

### **КОГДА РОСТ ЦЕН ИДЕТ НА ПОЛЬЗУ**

Наблюдающийся в последнее время стремительный рост цен на энергоносители наносит существенный удар по конкурентоспособности многих отраслей отечественной экономики. Однако проект Ил-114-100 в силу ряда особенностей в максимальной степени защищен от таких проблем. И тому есть несколько объяснений.

Во-первых, часть наиболее дорогостоящих комплектующих для самолета производят североамериканские производители, цены на продукцию которых номинированы в долларах США. С учетом падения курса американской национальной валюты реальное удорожание этих комплектующих оказывается менее заметным, чем комплектующих отечественного производства. Но и с российскими поставщиками "ФЕСТ Лизинг Авиэйшн" провела серию переговоров, в ходе которых достигнуты соглашения о замораживании цены на комплектующие. Таким образом, полагают в лизинговой компании, заявленная цена в 350 млн рублей может быть выдержана для всех самолетов поставки 2009 года.

Во-вторых, наличие западных комплектующих существенно увеличивает возможности по привлечению капитала западных банков и агентств по экспортному кредитованию. А это означает удлинение сроков предоставления кредитных средств и существенное снижение процентной ставки по таким займам. Участие международных банковских структур в финансировании сделок по Ил-114-100 повышает привлекательность предлагаемых финансовых схем.



В-третьих, рост цен на авиационный керосин только лишь повышает привлекательность топливно-эффективных воздушных судов. Если раньше конкурировать с советскими Ан-24 или самолетами зарубежного производства, приобретаемыми в 15-летнем возрасте на вторичном рынке, было затруднительно, то сегодня повышенный размер лизингового платежа может быть компенсирован сокращенными эксплуатационными расходами.

Наконец, в планах "ФЕСТ Лизинг Авиэйшн" остается приобретение одного самолета в собственность с целью его дальнейшего использования для демонстрационных полетов и тестовой эксплуатации в авиакомпаниях — потенциальных заказчиках. По мнению коммерческого директора компании Набиля Артыкова, многие авиаперевозчики были бы готовы к заключению твердых соглашений по поставкам нового самолета, если бы у них имелась возможность опробовать новую машину в действии. В постсоветский период к самолетам российской разработки многие авиакомпании испытывают недоверие и разрушить этот барьер наиболее эффективно можно только дав

возможность перевозчикам опробовать на деле новую машину. Очевидной трудностью является обеспечение финансирования операционного лизинга, так как при такой форме передачи самолета авиакомпаниям нельзя гарантировать сроки возврата инвестиций, а это повышает риски и удорожает привлекаемые финансовые ресурсы. Однако плюсы операционного лизинга заставляют искать возможные варианты решений.

Подводя итоги рабочей встречи, Н. Артыков констатировал большую заинтересованность авиакомпаний в новом самолете. Как безусловно положительный итог мероприятия он отметил установление живой обратной связи от авиаперевозчиков. "Для нас важно планировать дальнейшие шаги и понимать, какой самолет хотят видеть заказчики. Это ключ к успеху на рынке", — резюмировал он.

*Александр ПРОХОРОВ*

*источник: AVIAPORT.RU  
26.06.08*

## СТАНКИ АВИАПРОМУ

**Итальянская станкостроительная компания Jobs по итогам первых 6 месяцев работы под контролем ГК "Бородино" реализовала российским авиастроительным предприятиям одиннадцать металлообрабатывающих центров на общую сумму порядка 45 миллионов долларов.**

В России стратегическим партнером компании Jobs выступает Савеловский машиностроительный завод, входящий в машиностроительный дивизион ГК "Бородино", который осуществляет поставки, гарантийное и послегарантийное обслуживание станков Jobs.

В частности, в мае 2008 года ОАО "Савеловский машиностроительный завод" подписало договор с ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" на поставку четырех высокоскоростных пятикоординатных фрезерных станков производства компании Jobs.

Среди первых покупателей станков компании Jobs — ОАО "НПК "Иркут", корпорация "ВСМПО-Ависма", воронежский авиастроительный завод "ВАСО"; ульяновское авиапредприятие "Авиастар СП".

До сотрудничества с ГК "Бородино" продукция компании Jobs — одного из мировых лидеров по разработке и производству высокоскоростных фрезерных обрабатывающих центров на пяти осях — не была широко представлена на российском рынке, несмотря на значительный спрос на подобные станки со стороны отечественных предприятий аэрокосмической и автомобильной отрасли.

В портфеле заказов Jobs 45 % приходится на производство оборудования для предприятий аэрокосмической отрасли, 44 % — для автопрома и 11 % — для общего машиностроения, в основном это клиенты из

Европы и США. На сегодняшний день Савеловский машиностроительный завод и другие российские станкостроительные заводы проводят только проектно-исследовательские работы и не готовы предложить собственные разработки пятикоординатных автоматизированных систем по характеристикам, не уступающим зарубежным аналогам.

"Приоритетной задачей российской промышленной политики является технологическая модернизация производства и повышение конкурентоспособности продукции. Важнейшим фактором, обеспечивающим решение этой задачи, является качественный и количественный состав применяемых средств производства. Пока на российских предприятиях средний возраст станков более тридцати лет, при этом доля станков с ЧПУ и обрабатывающих центров в парке эксплуатируемого оборудования не превышает пяти процентов, в основном используются технологии семидесятых годов прошлого века. Целый ряд необходимых российской промышленности станков в странах-производителях считается "продукцией двойного назначения", то есть они могут быть использованы в военной промышленности для производства вооружений", — говорит президент ГК "Бородино" Тигран Нерсисян.

К технологиям двойного назначения отнесены сегодня все виды оборудования, обеспечивающие производство летательных аппаратов, судов и другой стратегически важной продукции: пятикоординатные обрабатывающие центры, прецизионные станки, станки для объемной лазерной резки и другие.

Развитые страны, стремясь обеспечить свою безопасность и технологическую конкурентоспособность на перспективу, контролируют экспорт наиболее наукоемкого оборудования и технологий двойного назначения через лицензирование экспорта. Национальные органы экспортного контроля могут отказать

любому поставщику в лицензии на продажу любого товара, отнесенного к технологиям двойного назначения, на основании соображений национальной безопасности: "Из этого следует, что промышленная безопасность и обороноспособность страны реально зависит от зарубежных партнеров. Гарантом стратегической безопасности страны выступает то, что поста-

вляемое нами оборудование произведено на предприятии, подконтрольном российскому бизнесу", — подчеркнул Тигран Нерсисян.

источник: сайт *Tverinfo.ru*  
16.06.08

## СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ УСТАЛ ОТ ПОКУПОК

### "Ростехнологии" переходят к тактике косвенного контроля.

Госкорпорация "Ростехнологии", несмотря на все расширяющийся список активов, находящихся в ее распоряжении, хочет получить контроль даже над теми компаниями, которые формально ей не подчинены. Для этого, по мнению первого замглавы ГК "Ростехнологии" Алексея Алешина, нужно внести ряд поправок в федеральный закон от 23 ноября 2007 года "О государственной корпорации "Ростехнологии" и в закон "О некоммерческих организациях". Об этом он заявил вчера, выступая на выездном заседании думского комитета по обороне. Изменения позволят корпорации осуществлять доверительное управление ценными бумагами акционерных обществ, контролем над которыми она не обладает, но сотрудничает с ними в рамках совместных проектов. "Теперь у нас не будет необходимости приобретать контроль над предприятием", — заявил Алешин.

Начальник правового департамента ГК "Ростехнологии" Владимир Кудашкин считает, что передача акций в доверительное управление позволит эффективно обеспечить контроль за реализацией проектов на предприятии, в частности предотвратив нецелевое использование средств. Для этого "Ростехнологиям" нужен как минимум блокпакет (25 % плюс одна акция), и только на период действия соглашения. "Мы получим пакет акций, а после завершения проекта вернем его собственнику", — уверяет Алешин. Тем не менее "Ростехнологии" не смогут обязать частное или даже государственное предприятие передать им в доверительное управление акции. Как пояснил Кудашкин, это будет решаться на переговорах с каждой конкретной компанией. "Никто никого заставлять не собирается", — заверил Кудашкин.

Кроме того, "Ростехнологии" предлагают добавить им функции по осуществлению спонсорской и благотворительной деятельности, а также внести поправки в закон "О рекламе", которые позволили бы "Ростехнологиям" (и всем НКО) делать себе имиджевую рекламу и заявлять о себе как о компании, которая представляет государственные интересы. У "Газпрома" с его национальным достоянием может появиться серьезный конкурент.

Замглавы Роспрома Станислав Пугинский пошел еще дальше. Он предложил финансировать "Ростехнологии" из бюджета. В рамках действующих ФЦП на развитие оборонно-промышленного комплекса в 2008–2011 годах будет выделено около 20 млрд рублей. Часть этих денег в виде ежегодного взноса Пугинский предлагает передать в госкорпорацию,

чтобы "Ростехнологии" самостоятельно определяли адресатов этих денег. "Это необходимо для предупреждения банкротства предприятий ОПК", — пояснил представитель Роспрома.

Депутаты думского комитета по обороне в закрытой части заседания также предложили ряд инициатив по внесению поправок в таможенное и налоговое законодательство. Как стало известно "Газете", они предложили снизить ввозные пошлины на комплектующие и увеличить список оборудования, которое можно ввозить беспошлинно. По словам представитель "Ростехнологий", это позволит удешевить, к примеру, российские самолеты, в которых стоит французская электроника и авионика.

Кроме того, депутаты предложили подумать и о страховании предприятий ОПК, чтобы риски их банкротств свести к нулю. А это вполне вероятные риски, ведь отрасль находится в плачевном состоянии, а ряд предприятий, после того как было заявлено об их возможном включении в состав "Ростехнологий", стали намеренно выводить активы и инициировать банкротства. "Чем больше будет задержка, тем больше будет урон", — считает Алешин. Проблема в том, что указ президента об имущественном взносе в госкорпорацию до сих пор не подписан, хотя это должно было произойти до конца прошлого года. "Вопрос до сих пор не решен, — заявил Алексей Алешин. — Принятие указа тормозят межведомственные согласования". По его словам, различные ведомства выступают за включение или исключение из представленного главой ГК "Ростехнологии" Сергеем Чемезовым списка из 500 предприятий. В частности, негативную оценку дали представители некоторых комитетов Госдумы и Совета Федерации, но жестче всех выступило Минэкономразвития. Эльвира Набиуллина потребовала обосновать целесообразность передачи в госкорпорацию ряда активов, особенно тех, которые осуществляют деятельность в уже сложившейся конкурентной среде и продукция которых не связана с поставками для нужд обороны и безопасности. У "Ростехнологий" другая позиция. "Госкорпорация — это инструмент государственной политики. Мы считаем, что надо решать проблему комплексно. Предприятия не должны быть одиночками. Создаваемые на их основе интегрированные холдинги должны объединяться под флагом единой госкорпорации", — считает Алешин.

Евгений БЕЛЯКОВ

источник: газета «Газета»  
06.06.08

## РЕКВИЕМ ПО ТУ-144

### Судьба оказалась несправедлива к уникальной машине.

Общественность подмосковного города Жуковский добивается возможности установить самолет Ту-144 в качестве мемориального памятника. Он достоин такой чести. Ведь это — выдающееся достижение авиационной науки и инженерного искусства. Современники хотят, чтобы их внуки и правнуки знали, как их деды и прадеды умели работать и что могли создавать. И что послужило причиной гибели уникальной машины.

### РОКОВОЕ РЕШЕНИЕ

Тридцать пять лет назад, 3 июня 1973 года, на третьем Международном авиационном салоне в Ле Бурже произошла катастрофа Ту-144. Она роковым образом повлияла на судьбу этого замечательного самолета. В недавней телепередаче космонавт Георгий Гречко высказал версию о том, что систему управления авиалайнера тогда заклонила упавшая кинокамера. Но подтвердить это мог только человек, находящийся в момент катастрофы в кабине машины, а весь ее экипаж погиб. Кроме того, очевидно, что управление действовало, поскольку самолет совершал эволюции с переменным значением перегрузки, значит, он слушался рулей. Ни при чем тут, конечно, и французский "Мираж", уклоняясь от которого летчик якобы превысил допустимую перегрузку.

В 2000 году вышла книга "Правда о сверхзвуковых пассажирских самолетах". Технические знания, компетентность и добросовестность ее авторов не вызывают сомнений. Изложенное в ней исключает какие-либо другие толкования причин катастрофы. Все вполне ясно. В полетах 2 июня все шло по отработанной программе. Но демонстрация англо-французского "Конкорда" выглядела эффектнее. Он совершил посадку, остановился, воспользовавшись реверсом тяги, и тут же с половины полосы взлетел, что наглядно свидетельствовало о хороших взлетно-посадочных качествах самолета.

Ту-144 таковыми не обладал. Вот почему, как утверждают некоторые свидетели, узкая группа лиц приняла келейно решение на следующий день сверх программы выполнить маневр-трюк, который бы привлек внимание зрителей салона. С кем из руководства согласовывалась данная "инициатива", выяснить не удалось. Однако начальник летной службы Министерства авиационной промышленности, являвшийся заместителем руководителя советской делегации, Олег Белостоцкий утверждает, что ему об этом ничего не было известно. Давал ли кто-либо санкцию на изменение программы полета, узнать сегодня тоже невозможно. Но вместе с тем последнее слово оставалось за экипажем и его командиром. Ведь незапланированный маневр не только не был ранее отработан, но даже технически не продуман.

Специалист по системе управления самолетом Вадим Разумихин и инженер Георгий Черемухин

подробно и достоверно проанализировали в упомянутой книге развитие аварийной ситуации. Все произошло в соответствии с логикой работы системы управления, которую летчики в полном объеме не знали, и с характеристиками устойчивости самолета, которые пилоты также не учили.

Лайнер заходил на посадку с выпущенными шасси и ПГО (передним горизонтальным оперением). Затем шасси были убраны, двигатели выведены на форсажный режим и Ту-144 введен в крутую "горку". После выполнения "горки" для вывода самолета в горизонтальный полет требовалось создать небольшую отрицательную перегрузку. Но в этот момент было убрано ПГО, что вызвало резкое увеличение отрицательной перегрузки, и лайнер вошел в пикирование. Одновременно с уборкой ПГО включился ограничитель перегрузки, что мешало летчикам выводить самолет из пикирования. Тогда снова было выпущено ПГО, что отключило ограничитель перегрузки и создало кабрирующий момент. Нахождение на малой высоте вынудило летчиков энергично выводить самолет из пикирования, в результате чего была создана разрушающая перегрузка.

Все изложенное представлено в книге в виде записи параметров полета.

Можно ли было успешно осуществить задуманный маневр? Да. По правилам и требованиям методики летных испытаний его следовало сначала выполнить с менее крутой "горкой" и более плавным выводом в горизонтальный полет. Тогда бы стало ясно, что выпустить и убирать ПГО можно только в прямолинейном полете, а в процессе создания перегрузки нельзя.

### ПРЕДВЕСТНИК КАТАСТРОФЫ В ЛЕ БУРЖЕ

Ко всему сказанному считаю нужным добавить еще одно обстоятельство.

Еще до первого вылета Ту-144 на базе истребителя МиГ-21 был создан аэродинамический аналог сверхзвукового авиалайнера, в испытаниях которого мне довелось принимать участие. В ходе их выяснилось, что самолет имеет значительную неустойчивость по перегрузке на отрицательных углах атаки. Подобное явление на машинах традиционных схем не встречалось. Эту особенность управляемости отмечать в отчетах не стали, поскольку отрицательные углы атаки эксплуатацией пассажирских самолетов не предусмотрены. Однако именно из-за этой особенности произошла катастрофа первого экземпляра аналога. Летчик-испытатель Виктор Константинов, так же экспромтом, как и экипаж Ту-144, решил выполнить в первом своем полете на аналоге пилотаж, отработанный им ранее на "обычном" МиГ-21.

Там он проходил над полосой в перевернутом полете. Для балансировки МиГ-21 в положении "на спине" требуется почти полное отклонение ручки от себя. Когда же летчик это сделал на аналоге, машина по причине неустойчивости вышла на отрицательную

перегрузку  $P_u = -5$ , в положении "на спине" потеряла скорость и свалилась. Константинов катапультировался, но из-за малой высоты система спасения не работала.

Поскольку главной причиной катастрофы было авантюристское решение летчика и нарушение дисциплины, то отмечать особенность управляемости аналога опять-таки не сочли нужным. О наличии неустойчивости на отрицательных углах атаки можно убедиться и сегодня, внимательно просмотрев отчеты тех испытаний. Она с учетом одинаковой аэродинамической схемы, конечно, была и на Ту-144. Мое добавление не меняет общей картины катастрофы в Ле Бурже, однако неустойчивость по перегрузке на  $P_u = -1$  аварийную ситуацию существенно усугубила.

Как же следует сформулировать причину катастрофы Ту-144 во Франции? По моему глубочайшему убеждению, самолет стал жертвой безответственной, легкомысленной авантюры. Слишком ли жестко сказано? Думаю, что материальный и моральный ущерб, понесенный нашей страной от свертывания программы сверхзвукового пассажирского авиалайнера, заслуживает данной формулировки. Отыскивать виновных и называть их имена сегодня уже не нужно. Одни остались в кабине самолета. Остальным нельзя предъявить обвинения за давностью лет. Но выводы должны быть сделаны. Причина катастрофы никак не связана с качеством самолета. В истории нашей авиации уже был такой случай, это катастрофа самолета "Максим Горький". И Ту-144 достоин украшать город Жуковский.

### КАК ПОВЕЗЛО "КОНКОРДУ"

Ну а как сложилась судьба его собрата — "Конкорда"? Он более двух десятилетий безаварийно возил пассажиров. Его полеты через океан сопровождались активным противодействием со стороны американских авиационных компаний и властей. Однако они были вполне конкурентоспособны и приносили доход. Так продолжалось до 20 июля 2000 года, когда произошла катастрофа, унесшая жизни ста пассажиров, членов экипажа и еще четырех человек на земле в месте падения самолета.

По российскому телевидению был показан французский фильм об этой трагедии. В нем достаточно объективно изложены ее причины, но некоторые детали вызывают недоумение и возражение, о чем и хочу рассказать.

На взлете в процессе разбега разрушилось колесо и кусок резины весом 5 кг пробил обшивку в районе отсека левого двигателя, что вызвало пожар. Затем вышли из строя соседний двигатель и гидросистема, в результате чего не удалось убрать шасси. На двух работающих двигателях самолет терял скорость и рухнул на небольшой отель.

Разрушение колеса произошло, когда летчик взял на себя штурвал, а нос самолета еще не начал подниматься. В этот момент стойки шасси и колеса испытывают значительную дополнительную нагрузку, что и способствовало разрушению. Такое явление имело место на одном нашем истребителе.

Далее диктор в фильме сообщает, что ранее было двадцать случаев разрушения колес, после каждого из которых якобы принимались меры по упрочнению резины и защите двигательного отсека. Почему

эти случаи не вызвали аварийных ситуаций? А потому, говорит диктор, что фрагменты колес были меньшей массы и не могли нанести серьезные повреждения обшивке.

Между тем прогнозировать, какой массы будут обломки колес, невозможно. Радикальные меры защиты двигателей следовало незамедлительно принять после первого случая разрушения колес, и последующих не должно было быть. Значит, принятые меры были фикцией и "Конкорд" эксплуатировался в течение нескольких лет, будучи потенциально опасной машиной. А решение возить на нем пассажиров было не менее авантюристским, чем в случае с разбившимся Ту-144.

Далее закадровый текст смягчает впечатление. Разрушению колес 20 июля будто бы способствовала найденная на взлетной полосе некая железка, отвалившаяся от ранее взлетевшего самолета. Однако я считаю совпадение моментов накатывания на эту самую железку с максимальной нагрузкой на шасси крайне сомнительным. Катастрофа "Конкорда" произошла на закате его биографии, и в этом ему крупно повезло. Ведь беда могла случиться и раньше. А Ту-144 крупно не повезло.

Но несмотря на разные судьбы, Ту-144 и "Конкорд" объединяет то, что оба самолета были значительным прорывом в развитии авиационной техники.

Поспешную, непродуманную корректировку в программу полета Ту-144, повторяю, внесла узкая группа лиц. Однако случалось, что сходные решения принимались и на более высоком уровне. Тут уместно вспомнить 1950-е годы и самолет Ту-104. "Добро" на перевозку на нем пассажиров было дано до получения необходимых характеристик устойчивости и управляемости. Хотя в полете на достаточно большой высоте и скорости, близкой к сверхзвуковой, у самолета наступала продольная неустойчивость, а в полете на высоких эшелонах был мал запас угла атаки до сваливания. Возникали условия для входа в штопор, что и имело место дважды. Печальный итог — погибло свыше двухсот человек.

После этих катастроф состоялись подробные летные испытания, по результатам которых были несколько изменены условия летной эксплуатации, выполнены доработки системы управления и тем самым исключены причины штопора. Самолет стал вполне безопасным, экономически рентабельным и долгие годы возил пассажиров.

Кстати, приоритет в принятии поспешных решений при создании пассажирских реактивных самолетов не следует отдавать России и Франции. В самом начале эксплуатации самого первого реактивного авиалайнера в мире — английской "Кометы" — разбились подряд три машины, и полеты были надолго остановлены. Причина — ошибка в конструкции герметичного салона-фюзеляжа, что следовало бы выявить после первой катастрофы, а не ждать двух последующих...

Александр ЩЕРБАКОВ

источник:  
газета «Независимое военное обозрение»  
06.06.08

## ФАБРИКА БЕСПИЛОТНИКОВ

### Обзор основных беспилотных аппаратов израильских оборонных компаний.

В настоящее время Израиль занимает лидирующие позиции в области разработки беспилотных летательных аппаратов. Первыми в мире тактическими БПЛА с аппаратурой, способной передавать информацию в реальном масштабе времени, стали именно израильские аппараты Mastiff и Scout.

Беспилотные летательные аппараты Mastiff и Scout были разработаны в конце 1970-х годов компаниями Tadiran и Israel Aircraft Industry (IAI) соответственно. Аппараты отличались простотой конструкции и небольшой стоимостью. В период ливано-израильской войны 1982 года они продемонстрировали свою высокую эффективность в качестве средства воздушной разведки, что в последующем обусловило интенсивное комплектование ими вооруженных сил и спецслужб Израиля.

Боевой опыт применения этих машин показал необходимость увеличения массы полезной нагрузки, высоты и продолжительности полета. Для замены БПЛА Mastiff был создан аппарат Searcher с увеличенной массой и габаритами и расширенной номенклатурой бортового оборудования. К разработке аппарата подключились американские специалисты, предложившие использовать крыло из композиционных материалов с улучшенными аэродинамическими характеристиками.

В 1998 году была создана модификация Searcher-II. Она отличается от базовой версии увеличенным размахом крыла (8,6 метра вместо 7,2), полезной нагрузкой (100 килограммов вместо 65), а также более мощной силовой установкой Elvis-682 с трехлопастным воздушным винтом. Радиус действия Searcher-II увеличен на 50 километров. Повышенная мощность электросистемы позволяет использовать комплекс оптоэлектронной разведки одновременно с РЛС, которая может устанавливаться в подфюзеляжном обтекателе.

Для сухопутных войск США специалисты фирмы IAI в начале 1990-х годов совместно с американскими коллегами из фирмы TRW разработали тактический разведывательный БПЛА Hunter. Машина оснащена двумя поршневыми двигателями, расположенными в носовой и задней частях фюзеляжа. Такое конструктивное решение позволило добиться повышения мощности и параметров надежности силовой установки без увеличения лобового сопротивления планера. Радиус действия — 200 километров, полезная нагрузка — 113 килограммов, продолжительность полета — 12 часов, максимальная скорость — 204 километра в час. Передача информации в реальном масштабе времени осуществляется по каналам связи С-диапазона.

Большая масса полезной нагрузки позволяет создавать на базе БПЛА Hunter многоцелевые модификации. Так, в США прошли успешные испытания аппарата, оснащенного самонаводящимися боевыми элементами BAT (Brilliant Anti-Tank). Различные моди-

фикации машины, кроме США и Израиля, поставлялись в Бельгию, Францию и другие страны.

Компанией Aeronautics Defense Systems на базе аппарата Scout разработан разведывательный БПЛА Aerostar, который, по заявлениям разработчиков, активно применяется израильскими вооруженными силами для контроля обстановки в секторе Газа. Машина оснащается поршневым двигателем мощностью 26 лошадиных сил и современным комплексом видовой разведки. Полезная нагрузка — 50 килограммов, радиус действия — 200 километров, максимальная скорость — 80 километров в час, продолжительность полета — 14 часов. Управление аппаратом, его силовой установкой и бортовой аппаратурой осуществляется с помощью комплексной системы UMAS (Universal Multi-Applications System). В случае потери связи с наземной станцией управления система включает режим автоматического возвращения на базу и посадки. Уменьшенный вариант аппарата — Aerosky — может использоваться для тренировок операторов БПЛА, а также в качестве средства разведки и наблюдения ближнего радиуса действия. Его полезная нагрузка составляет всего 18 килограммов, радиус действия — 10 километров, максимальная скорость — 64 километра в час, продолжительность полета — 5 часов.

Фирмой Silver Arrow (входит в израильский оборонный концерн Elbit) разработаны несколько интересных и известных моделей — Micro-Vee, Sniper и Hermes-450S. Последний, напомним, фигурировал в истории с уничтожением грузинских беспилотников над территорией Абхазии.

БПЛА Micro-Vee является разведывательным аппаратом ближнего радиуса действия. Он оснащен двумя поршневыми двигателями мощностью по четыре лошадиные силы. Машина не имеет шасси, и посадка выполняется с применением парашютной системы. Аппарат аналогичного назначения Sniper может нести полезную нагрузку массой до 25 килограммов. Радиус действия — 100 километров, в то время как у Micro-Vee — 50.

БПЛА Hermes-450S отличается большой продолжительностью полета. В состав его силовой установки входят поршневой двигатель британского производства AR-801 мощностью 52 лошадиные силы с толкающим двухлопастным воздушным винтом. Разведывательное оборудование включает в себя телевизионную и тепловизионную камеры, установленные в нижней части фюзеляжа на гиростабилизированной платформе, и радиолокационную станцию кругового обзора. В 2004 году руководством вооруженных сил Великобритании БПЛА Hermes-450S был выбран для создания беспилотной разведывательной системы по программе Watchkeeper (головной разработчик — компания Thales).

В настоящее время компания Silver Arrow проводит летные испытания аппаратов Hermes-900 и Hermes-1500. Они имеют более мощные силовые установки, увеличенные габариты и массу. На Hermes-1500 установлены два поршневых двигателя с двухло-

пастными воздушными винтами. Внутрифюзеляжный отсек Hermes-1500 объемом 2000 литров способен вместить полезную нагрузку различного назначения массой до 350 килограммов.

В соответствии с требованиями Министерства обороны Израиля к средневысотному разведывательному БПЛА с большой продолжительностью полета, оборудованному комплексом видовой разведки массой 150–200 килограммов и с повышенным энергопотреблением, фирмой Malat был создан аппарат Heron. Беспилотник представляет собой высокоплан с двухбалочным фюзеляжем. На нем установлен поршневым двигателем с толкающим воздушным винтом. Для взлета и посадки применяется трехстоечное убирающееся шасси. В состав бортового оборудования входят оптоэлектронные датчики, РЛС с синтезированием апертуры, обеспечивающая селекцию подвижных целей, лазерный дальномер-целеуказатель, а также аппаратура спутниковой связи.

На базе БПЛА Heron французскими специалистами разрабатывается разведывательный аппарат с большой продолжительностью полета, получивший наименование Eagle-1. Кроме того, концерн EADS совместно с другими европейскими фирмами в рамках программы EuroMALE ведет НИОКР по созданию стратегического БПЛА Eagle-2. В качестве его основы принята концепция аппарата Eitan, который планируется оснастить турбовинтовым двигателем RT-6A фирмы Pratt & Whitney мощностью 550 лошадиных сил. Весной 2004 года руководство IAI объявило о начале работ по изучению концепции высотных БПЛА с продолжительностью полета более семи суток и массой полезной нагрузки 200 килограммов.

В составе электрических силовых установок аппаратов предполагается использовать электрохимические генераторы — топливные элементы. В настоящее время они являются одним из наиболее перспективных источников энергии благодаря их высокой удельной мощности и энергоемкости. Устройство использует реакцию окисления водорода (газообразного или входящего в состав углеводородных соединений) кислородом воздуха для прямой генерации электрической энергии. КПД силовых установок подобного типа значительно превосходит аналогичный показатель двигателей внутреннего сгорания и может достигать 70 процентов. Фирмой рассматриваются две концепции: аппарат HA-310, построенный по схеме "летающее крыло", и HA-315 — высокоплан с двухбалочным фюзеляжем, оборудованные восемью и шестью двигателями соответственно. Для демонстрации перспективной технологии построен опытный обра-

зец БПЛА с взлетной массой около 500 килограммов, оснащенный электрической силовой установкой на топливных элементах. Ожидается, что аппарат с массой полезной нагрузки около 90 килограммов будет иметь практический потолок более 12 километров и продолжительность полета 16 часов. Командование сухопутных войск Израиля провело конкурс на поставку беспилотной системы, способной осуществлять воздушную разведку для подразделений от взвода и выше. По итогам конкурсных войсковых испытаний в 2004 году выбран мини-БЛА Skylark, разработанный концерном Elbit.

Машина оснащается электрическим двигателем и комплектом видовой разведки, размещенным в подфюзеляжном контейнере. Полет проходит в автономном режиме с навигацией по опорным точкам. Система позволяет производить автоматическую посадку в указанном месте с точностью до пяти метров с использованием воздушной подушки безопасности. Повторное применение аппарата с укладкой подушки и заменой аккумулятора возможно менее чем через пять минут. Для ведения видовой разведки в городских условиях фирма Rafael разработала и испытала мини-БЛА Skylite со взлетной массой около шести килограммов. Особенностью его конструкции является складывающееся крыло (размах 1,5 метра), позволяющее хранить, транспортировать и запускать БПЛА с использованием переносного контейнера. После старта при посредстве пороховых ускорителей крыло и оперение переводятся в рабочее положение, и дальнейший полет осуществляется за счет электродвигателя с толкающим воздушным винтом. Проектная продолжительность полета один час, радиус действия 10 километров.

Фирмой IAI для выполнения аналогичных задач разработан микро-БПЛА Mosquito-1. Аппарат, изготовленный из композиционных материалов на основе углерода, имеет массу около 250 граммов при размахе крыла 30 сантиметров. Летные испытания показали, что он может транслировать изображение от портативной видеокамеры на расстояние до одного километра при продолжительности полета 30 минут.

В настоящее время оборонное ведомство и спецслужбы Израиля продолжают разрабатывать программы применения беспилотных систем. Главная цель — снижение затрат и повышение эффективности выполнения боевых задач.

*Павел СЕРГЕЕВ*

*источник: LENTA.RU  
16.06.08*

## КАК СКРЫВАТЬ НЕУДАЧИ

### **Расстановку сил в российской оборонной промышленности в прошлом году определил рост заказов армии и ударный экспорт истребителей Су-30.**

По сравнению с прошлым рэнкингом (Центр анализа стратегий и технологий, ЦАСТ, выпускает его с

2001 г.) оборонные предприятия стали менее открытыми. Причина — громкие скандалы из-за невыполнения заказов в сфере военно-технического сотрудничества, объясняет эксперт ЦАСТ Константин Макиенко. Участвовать в опросе об итогах своей работы в прошлом году отказались, в частности, РСК "МиГ" (в начале года Алжир аннулировал контракт о поставках

истребителей МиГ-29) и "Севмаш", сорвавший сроки контракта по модернизации авианосца "Адмирал Горшков" для военно-морских сил Индии, говорит Макиенко.

В 2009 г. завод откроет некоторые свои показатели, так как был недавно преобразован из ФГУПа в ОАО, сейчас же делать это преждевременно из соображений секретности, отвечает представитель "Севмаша" Михаил Старожилов. Комментарии от РСК "МиГ" получить не удалось.

Отказались дать сведения о доле военной продукции в своем суммарном выпуске не только бывшие ФГУПы, но и ранее информационно открытые Балтийский завод и "Северная верфь". Макиенко объясняет это тем, что доля военного экспорта в их производстве невелика: в 2007 г. крупные военные корабли иностранным заказчикам не сдавались.

В экспорте в прошлом году доминировала авиация, в основном самолеты Су-30. 42 машины были поставлены в Индию, Малайзию, Венесуэлу и Алжир, что обеспечило рост выручки "Сухого" с 19,5 млрд до 47,6 млрд руб., а "Иркут" — с 17 млрд до 31 млрд руб. Экспорт самолетов привел и к значительному росту

выручки производителей оружия для самолетов (корпорация "Тактическое ракетное вооружение") и авионики ("Аэрокосмическое оборудование").

Всего выручка 20 предприятий, попавших в рейтинг, выросла за год на 16 %, в том числе за военную продукцию — на 25 %.

Лидером рейтинга — в первую очередь роста внутреннего гособоронзаказа — стал, как и в 2007 г., концерн ПВО "Алмаз-Антей".

Нехватка персонала и производственных мощностей может поставить под вопрос выполнение как внешних, так и внутренних заказов, говорит военно-промышленный эксперт Андрей Фролов. Если в производстве бронетехники для сухопутных войск мощностей еще хватает и для экспорта, и для Российской армии, то в авиапроме и производстве средств ПВО нехватка ресурсов уже ощущается, говорит он.

*Алексей НИКОЛЬСКИЙ*

*источник: газета «Ведомости»  
17.06.08*

## ВОРОНЕЖСКОЕ ОКБМ ЗАДЕРЖАЛО ЯК-54 К ВЫЛЕТУ

### **Продажа выпускаемых на арсеньевском "Прогрессе" самолетов приостановлена.**

В конце июня Воронежское опытно-конструкторское бюро моторостроения (ОКБМ) рассчитывает получить сертификат на право серийного выпуска авиадвигателя типа М-14. Из-за отсутствия необходимых документов авиастроительный завод "Прогресс" (Арсеньев, Приморский край) не может приступить к поставкам спортивно-пилотажных самолетов Як-54, конвейерное производство которых было налажено в минувшем году. Поставщик двигателей объясняет задержку с сертификацией переводом имущества конструкторского бюро из ОАО "ОКБМ" в ЗАО "ОКБМ".

Как вчера рассказал начальник бюро маркетинга "Прогресса" Владимир Чупланов, в настоящее время на заводе изготовлены пять самолетов Як-54, а две машины находятся в высокой степени готовности на сборке. Вместе с тем, по словам господина Чупланова, организация продаж машин затруднена в связи с отсутствием у воронежского ОКБМ, производителя авиадвигателя типа М-14, сертификата на право его изготовления. Соответствующий сертификат выдается авиарегистром Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Без документа судно зарегистрировать нельзя.

ОАО "Арсеньевская авиакомпания "Прогресс" серийно выпускает боевые ударные вертолеты Ка-50 ("Черная акула"), Ка-52 ("Аллигатор"), крылатые сверхзвуковые ракеты комплекса "Москит-Е". Государству в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом принадлежит 50 % плюс одна акция, номинальным держателем 19,48 % является Росбанк, 18,58 % — ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания". Выручка завода в 2007 году составила 1,4 млрд, чистая прибыль — 5,8 млн рублей.

Ранее Як-54 выпускался на Саратовском авиапредприятии. В конце 2005 года по инициативе конструкторского бюро имени Яковлева конвейерное производство самолетов было решено перенести на арсеньевский "Прогресс". В ОКБ Яковлева тогда заявили, что мера — вынужденная: саратовцы не справлялись с выполнением контрактов. По другой версии, саратовские авиастроители испытывали большие сложности со сборкой машин из-за отсутствия оборотных средств. Как отметили на "Прогрессе", освоение выпуска Як-54 на мощностях арсеньевского предприятия стало возможно благодаря технологической базе, созданной при производстве учебно-тренировочных самолетов Як-18, Як-55.

В 2006 году завод заключил с ЗАО "Горки Ю-2" (является эксклюзивным правообладателем изготовления и продажи Як-54) договор на выпуск 50 машин. Серийное производство запущено летом 2007 года. Сначала планировалось, что до конца прошлого года будут поставлены пять самолетов, остальные — по отдельному графику. На авиазаводе сообщали, что интерес к Як-54 проявляют российские авиаклубы, а также зарубежные страны. Стоимость одного самолета — порядка 185 тыс. евро.

Когда поставщик авиадвигателя сможет оформить разрешительные документы, начальник бюро маркетинга "Прогресса" Владимир Чупланов уточнить затруднился: "Процедура непростая, завод предвидел, что в связи с сертификацией могут быть трудности".

Начальник планово-экономического отдела ОКБМ Александр Тарасов вчера объяснил, что задержка связана с переводом имущества конструкторского бюро из ОАО "ОКБМ" в ЗАО "ОКБМ". Напомним, что в 2007 году в Москве состоялись торги по продаже имущественного комплекса воронежского ОКБМ, находившегося на тот момент в стадии конкурсного производства. Их победителем стало ЗАО "ОКБМ", как считается, аффилиро-

ванное с АФК "Система" предпринимателя Владимира Втушенкова.

Впрочем, в ОКБМ выразили уверенность, что в скором времени сертифицируют двигатель. "24 июня мы ожидаем прибытия сертификационной комиссии, поэтому все необходимые документы надеемся получить уже в июне", — рассказал господин Тарасов.

По мнению руководителя аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, спрос на Як-54 на внутреннем рынке будет умеренным: в настоящее время от клубов РОСТО и российских ВВС, основных потенциальных покупателей данной машины в стране,

больших заказов ждать не придется. Гораздо больше возможностей для сбыта на международном рынке — предыдущие серии спортивно-пилотажных самолетов "Як" эксплуатируются сейчас во многих странах мира. Но, как уточнили на "Прогрессе", экспорт авиатехники без независимой инспекции авиарегистра МАК также невозможен.

*Павел УСОВ,  
Мария АНДРИАНОВА*

*источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»  
07.06.08*

## "ОБОРОНПРОМ" ЗАНЯЛ ВЫСОТЫ

### **Андрей Реус возглавил советы моторных компаний.**

Как стало известно "Ъ", глава ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрей Реус возглавил совет директоров ОАО "Авиадвигатель". Ранее он стал председателем советов директоров ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) и ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" (УК ПМК). Таким образом, "Оборонпром" активно начал процесс консолидации моторостроительных активов. В ОПК подтвердили, что непосредственное участие Андрея Реуса в советах означает повышенное внимание корпорации к двигателестроительным активам.

В течение мая, после серии собраний акционеров, представители ОПК "Оборонпром", включая гендиректора Андрея Реуса, заняли места в советах директоров пермских моторных предприятий. Вслед за этим глава "Оборонпрома" занял и место председателя совета директоров в ряде ключевых компаний. Так, он возглавил советы УК ПМК, ПМЗ, а на днях занял то же место в ОАО "Авиадвигатель". Секретарь совета директоров "Авиадвигателя" Андрей Малютин подтвердил "Ъ", что совет директоров избрал своим председателем Андрея Реуса. "Была такая директива государства. Так что представители государства в совете, которые занимают большинство мест, проголосовали за него", — пояснил господин Малютин. Он отметил, что кандидатура Андрея Реуса еще в начале года была выдвинута государством в советы директоров пермских предприятий.

ЗАО "УК ПМК" управляет порядка 15 моторных АО, ряд из них является акционерами ПМК. Основные АО пермской моторной площадки: ОАО "Пермские моторы", ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Редуктор-ПМ" (также общество управляет сервисными и вспомогательными АО). В 2007 году выручка предприятий ПМК составила более 16 млрд руб. Чистая прибыль по итогам года — 267,7 млн руб.

ОАО "Авиадвигатель" занимается НИОКР и производит наземную газотурбинную технику. 45 % АО принадлежит Росимуществу, 25 % контролирует Pratt & Whitney (США), 10 % — ООО "Юникс" (считается, что этот пакет контролирует ЗАО "Салес" корпорации "Оборонпром"), 11,6% — ООО "ГУТА-Инвест". Выручка "Авиадвигателя" за первый квартал 2008 года — 310,67 млн руб., чистая прибыль — 31,01 млн руб. Напомним, этой весной "Оборонпром" выкупил у АФК "Система" за \$ 190

млн 100 % акций ЗАО "Салес", которому принадлежат контрольные пакеты в пермских моторных компаниях. В дальнейшем пермские моторные активы будут управляться Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК), которую создает ОПК "Оборонпром". Это предусмотрено указом Президента РФ, согласно которому в ОПК будут включены госпакеты многих российских моторостроительных предприятий.

Таким образом, не просто вхождение Андрея Реуса в состав советов директоров предприятий, а его председательство в них говорит об активной работе "Оборонпрома" по созданию ОДК. Напомним, указом Президента на консолидацию активов "Оборонпрому" было дано 15 месяцев (указ был подписан 17 апреля. — "Ъ"). Источник "Ъ" из числа топ-менеджеров УК ПМК пояснил, что передача госпакета в "Авиадвигателе" в ОПК ожидается в ближайшее время. Пресс-секретарь "Оборонпрома" Илья Якушев подтвердил, что двигателестроительный холдинг — это сейчас основной проект ОПК. "Поэтому особое, повышенное внимание уделяем этим активам, процессам, которые происходят в отрасли", — отметил Илья Якушев. Именно поэтому, по его словам, господин Реус лично возглавил советы директоров ключевых пермских моторных компаний. Господин Якушев также опроверг, что 10 % акций "Авиадвигателя", числящиеся за ООО "Юникс", контролируются "Оборонпромом". Таким образом, контрольного пакета в "Авиадвигателе" у ОПК пока нет, но в будущем он будет приобретен, как того требует указ о создании ОДК. Чей пакет планирует получить "Оборонпром", в ОПК пока не раскрывают.

При решении своей задачи корпорация будет опираться на действующих топ-менеджеров УК ПМК. Как уже сообщал "Ъ", "Оборонпром" не стал менять команду управленцев и предложил главе УК ПМК Юрию Решетникову остаться в должности. По данным источников "Ъ" в "Оборонпроме", корпорация довольна сегодняшней командой пермского холдинга. Как стало известно "Ъ", Юрий Решетников принял это предложение. На днях он избавился от приставки и. о., став генеральным директором УК ПМК. Высокопоставленный источник "Ъ" в компании подтвердил эти сведения.

*Анастасия КОСТИНА*

*источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»  
02.06.08*



## ВЫЛЕТЕЛИ ИЗ РОССИИ

### **EADS не захотел стать акционером Объединенной авиастроительной корпорации. Европейский концерн продает долю в "Иркуте", не дожидаясь ее обмена на акции ОАК.**

EADS с декабря 2005 г. владеет 10 % акций НПК "Иркут". Предполагалось, что этот пакет концерн обменяет на долю в ОАК. Но EADS решил продать 10 % "Иркута" ОАК, рассказал "Ведомостям" пресс-секретарь европейской компании Грегор фон Курсель. Концерн уведомил ОАК об этом около двух недель назад, подтвердил "Ведомостям" вице-президент ОАК Валерий Безверхний.

### **МЫ НЕ ТАКИЕ**

5 % EADS, в свою очередь, принадлежит российскому ВЭБу. Банк до конца года передаст этот пакет в ОАК в обмен на акции корпорации. ОАК продавать долю в EADS не планирует, говорит Безверхний.

EADS — Европейский аэрокосмический оборонный концерн. Производит авиалайнеры Airbus (владеет 100 % компании), вертолеты, военные самолеты и ракеты, космическую технику. Выручка — 39,1 млрд евро (2007 г.). Чистый убыток — 433 млн евро. Акционеры: правительство Франции и французский концерн Lagardere — 27,53 %, Daimler — 22,52 %, испанский госхолдинг SEPI — 5,46 %, ВЭБ — 5 %. Капитализация — 11,21 млрд евро.

Объединенная авиастроительная корпорация. Создана в 2006 г. Владеет 100 % акций АХК "Сухой", 86 % МАК "Ильюшин", 90,8 % ОАО "Туполев", 38,2 % НПК "Иркут" и др. Выручка — 27,15 млн руб. (2007 г., РСБУ). Чистая прибыль — 121,03 млн руб. Акционеры: государство — 90,9 %, бывшие и нынешние менеджеры "Иркута" — 9,1 %.

Сделка совершается в рамках обязательной оферты на выкуп акций "Иркута", которую ОАК объявила в марте. Срок оферты истек вчера. Исходя из предложенной цены за бумагу, 22,28 руб., EADS продаст 10 % акций за 2,18 млрд руб. Вчера на ММВБ этот пакет стоил 2,2 млрд руб. Много заработать на этой сделке EADS не удалось. 10 % "Иркута" он покупал за

1,87 млрд руб. Впрочем, разрывать сотрудничество с "Иркутом" EADS не планирует. Сейчас компании вместе реализуют несколько проектов: "Иркут" выпускает компоненты для самолетов A320, готовится к участию в производственной программе A350, а СП "Иркут" и EADS занимается конвертацией пассажирских самолетов Airbus в грузовые.

Фон Курсель объясняет, что EADS рассматривала альтернативный вариант — обменять акции "Иркута" на долю в ОАК. Но у корпорации нет рыночной стоимости, поэтому справедливый обмен невозможен, добавляет он.

Безверхний признается, что у EADS не было выбора. Он мог оставить себе долю в "Иркуте", но его влияние на управление компанией серьезно уменьшилось. Ведь EADS покупал долю в "Иркуте" еще до создания ОАК, а теперь все решения принимаются менеджментом корпорации. Безверхний добавляет, что сначала ОАК вместе с офертой собиралась предложить и обмен акций. Но процесс затянули внутренние корпоративные процедуры: в частности, совет директоров должен одобрить стоимость ОАК. По словам Безверхнего, допэмиссия корпорации для обмена на акции "Иркута" будет объявлена не ранее ноября.

Фон Курсель, правда, не исключает, что в будущем EADS все же купит долю в ОАК. Когда и на каких условиях это может произойти, он не сказал.

Европейцы вернутся в случае расширения сотрудничества, полагает Безверхний. Возможны ли между ОАК и EADS новые крупномасштабные проекты, станет ясно в течение года-полутора, добавляет он.

Уход EADS — плохая новость для "Иркута", отмечает аналитик "Ингосстрах-инвестиций" Евгений Шаго: ведь европейский концерн считается стратегическим партнером ОАК. Но Безверхний утверждает, что никакого ущерба корпорации это не нанесет. Впрочем, Шаго допускает, что EADS действительно может впоследствии купить долю в ОАК. Ведь в мировом авиационном разделении рисков становится практикой.

*Анастасия ДАГАЕВА*

*источник: газета «Ведомости»  
17.06.08*

## ОПАСНЫЙ КОНКУРЕНТ

### **Альтернативой российско-индийскому МТА может стать грузовая версия Ан-148.**

Один из участников проекта создания российско-индийского транспортного самолета МТА начал подыскивать альтернативные варианты. Как рассказал РБК daily генеральный конструктор украинского АНТК им. О. К. Антонова Дмитрий Кива, индийская

сторона обратилась к ним за информацией о грузовой версии самолета Ан-148. В случае если россияне в ближайшее время не смогут разрешить проблемы, связанные с организацией производства самолета МТА, индийцы могут обратиться за помощью к украинским авиастроителям.

Переговоры российских авиастроителей с Индией о совместной разработке перспективного самолета МТА ведутся десять лет. Конкурс на его разработку

был объявлен в 2001 году. За это время его концепция изменилась с пассажирской на военно-транспортную. Самолеты будут разрабатываться на базе проекта КБ им. С. В. Ильюшина Ил-214. Первые поставки серийно сделанного самолета намечено произвести в 2014 году. МТА должен заменить транспортные самолеты типа советского Ан-12 и американского С-130. Расчетная грузоподъемность — до 20 т. На сегодняшний день (это зафиксировано в межправительственном соглашении) Индия может приобрести 45 лайнеров, Россия — 100. Планируется, что 65 % работ по производству самолета будет выполняться в России, 35 % — в Индии.

Как рассказал РБК daily Дмитрий Кива, индийская сторона уже начала изучать проект грузовой версии лайнера Ан-148. "Самолеты имеют практически одинаковую грузоподъемность и технические характеристики, только один практически существует, а второй еще не создан", — говорит представитель украинской стороны.

По словам нескольких источников РБК daily, индийцы недовольны ходом создания проекта МТА. Российская сторона до сих пор не определилась с потенциальной площадкой, где будет создаваться данный лайнер. Напомним, ранее Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) обсуждала вопрос о переносе окончательной сборки самолета МТА с Иркутского авиазавода. Сейчас обсуждается возможность сборки лайнера на ульяновском "Авиастаре", где производятся все российские транспортные рамповые самолеты. "Авиастар" входит в структуру бизнес-подразделения транспортных самолетов. Однако на каких мощностях этот лайнер будет собираться, еще не определено. "Сейчас готовятся предложения российской стороны по поводу сроков поставки первых самолетов, производственной площадки,

где будут производиться лайнеры для заказчиков третьих стран", — отмечает источник РБК daily.

Индийская сторона на сегодняшний день нашла как минимум два подстраховочных варианта. Первый — начать совместно с украинской стороной строительство грузовой версии лайнера Ан-148. Второй — привлечение в проект МТА третьего участника, которым может стать АНТК им. Антонова. "Эта тема обсуждается, и украинская сторона готова рассмотреть предложенные российской ОАК варианты сотрудничества по данному проекту", — говорит РБК daily заместитель генерального конструктора АНТК им. Антонова Александр Кива. АНТК может стать только субподрядчиком по конструкторским работам, производство самолетов на Украине российской стороне сейчас не интересует, отмечает гендиректор АК им. С. В. Ильюшина Виктор Ливанов. По его словам, сейчас рассматривается вариант по строительству на территории "Авиастара" новой сборочной площадки для МТА. "Как ожидается, этот вопрос будет вынесен на обсуждение с индийской стороной в ближайшее время", — говорит он РБК daily. Представитель ОАК от комментариев отказался.

"Ильюшинское КБ имеет мало опыта международного сотрудничества, что является препятствием в реализации проекта МТА, — говорит директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. — Но Ан-148 и МТА имеют разную грузоподъемность. В итоге стороны могут добиться того, что партнером индийской стороны станет компания Embraer, разрабатывающая аналогичный МТА проект".

*Сергей СТАРИКОВ*

*источник: газета RBC Daily  
18.06.08*

## АВИАПРОМ ОТОРВАЛСЯ ОТ СУДОСТРОЕНИЯ

**Российская независимая аналитическая организация в области экспорта оружия — Центр анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) обнародовал свой ежегодный рейтинг крупнейших компаний по объемам производства военной продукции в 2007 году.**

Рейтинг демонстрирует улучшение ситуации в авиапроме и провал в судостроении. Более того, часть крупных предприятий не представила своих официальных данных, что, по мнению ЦАСТ, может говорить об их плачевном финансовом состоянии.

В 2007 году продолжался рост объемов производства всех вошедших в рейтинг оборонных компаний. Особенно сильно росли показатели лидеров — концерна ПВО "Алмаз-Антей" (на 29 %), компании "Сухой" (на 144 %), корпорации "Иркут" (на 82 %) и корпорации "Тактическое ракетное вооружение" (на 49 %). В то же время не получила развития тенденция двух-трех предыдущих лет, которая заключалась в постепенном увеличении доли внутреннего заказа и производства гражданской продукции. "Из числа

лидеров доля экспорта продолжала падать лишь у "Алмаз-Антей", что свидетельствует о наличии крупного госзаказа на средства ПВО, а также "Аэрокосмического оборудования", которое также заметно увеличило долю гражданского производства", — пояснил "Ъ" директор ЦАСТ Руслан Пухов.

Возобновление роста доли экспорта и военного производства ЦАСТ объясняет "всплеском поставок истребителей Су-30 в интересах инозаказчиков" в Индию, Венесуэлу, Малайзию и Алжир. Руслан Пухов уточнил, что беспрецедентное доминирование в рейтинге компаний авиационного сектора связано в том числе с провалом в судостроительном сегменте: "Большие экспортные контракты на поставку в Китай эсминцев и подводных лодок завершены, а выполненные контракты по строительству трех новых фрегатов для Индии на калининградском "Янтаре" еще не вступило в полную силу".

Одновременно эксперты ЦАСТ отмечают, что в 2007 году произошло резкое ухудшение информационной открытости оборонных компаний. "Прежде всего это выражается в отсутствии данных по кораблестроительным предприятиям, а также по РСК "МиГ" и Уралвагонзаводу, которые ранее присутствовали в

рейтинге", — сообщил "Ъ" эксперт ЦАСТ Константин Макиенко. Также в этом году не представили данные обычно открытые Балтийский завод и "Северная верфь". "Отказ представлять финансовые данные, как правило, свидетельствует либо о серьезных проблемах на предприятии, либо о неэффективной работе служб по связям с общественностью", — считает Константин Макиенко. По его мнению, необходимость информационной закрытости можно с оговорками признать лишь за "Севмашпредприятием" по причине производства морских сил ядерного сдерживания РФ и за Амурским судостроительным заводом, строящим атомную подводку проекта 971И. По оценкам ЦАСТ, "Севмашпредприятие" должно было бы попасть в первую пятерку, поскольку ведет масштабные работы по строительству подводных крейсеров стратегического назначения в интересах ВМФ РФ, а также переоборудует авианесущий крейсер "Адмирал Горшков" для ВМС Индии.

Сами предприятия по-разному объяснили нежелание представлять свою отчетность. На Балтийском заводе "Ъ" заявили, что "не могли обнародовать данные до одобрения итогов 2007 финансового года на собрании акционеров". Вместе с тем, по официальным данным предприятия за 2007 год (опубликованы 10 июня), его чистый убыток составил 540 млн руб. "Мы все время давали консолидированный баланс по

всей корпорации "МиГ". Но к моменту, когда ЦАСТ запросил у нас финансовую информацию, консолидированный баланс готов еще не был", — говорят в РСК "МиГ", обещая представить данные в 2009 году.

Рейтинг ЦАСТ вызывает у экспертов доверие. "Это достаточно объективный рейтинг, поскольку он формируется на основе отчетности самих компаний, — заявил "Ъ" редактор авиакосмического журнала Russia/CIS Observer Максим Пядушкин. — За рубежом есть много похожих рейтингов, например в журналах Defense News или Aviation Week & Space Technology. В России же рейтинг ЦАСТ — единственный и уникальный инструмент, который позволяет оценить динамику деятельности оборонных компаний". Глава аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев отмечает, что "до сих пор расстановка предприятий в рейтинге представлялась вполне обоснованной". Однако эксперт обращает внимание, что рост финансовых показателей в авиапроме в прошлом году происходил на фоне стремительного роста издержек предприятий.

*Константин ЛАНТРАТОВ,  
Александра ГРИЦКОВА*

*источник: газета «Коммерсантъ»  
17.06.08*

## НОВАЯ НАДЕЖДА

### Подписан контракт на поставку 35 самолетов Ту-334.

Авиакомпания "Русавиа-Сокол М" заключила контракт на поставку 35 ближнемагистральных самолетов Ту-334-100. Перевозчик получит как пассажирские машины в базовой комплектации, так и грузовые самолеты, а также борта с VIP-салонами.

Заместитель главного инженера Казанского авиационного производственного объединения (КАПО), руководитель проекта Ту-334 Наиль Гайнуллин рассказал "Гудку", что на подходе много других контрактов и не факт, что все первые 35 самолетов будут отправлены "Русавиа-Сокол М". Часть из них может быть передана Управлению делами Президента России, которое выразило заинтересованность в получении шести машин. Однако эта договоренность существует пока лишь в виде протокола о намерениях.

На постройку 35 машин может уйти около пяти лет, но если сделать вложения в модернизацию производства, то не исключено и сокращение этого срока.

Руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев напомнил, что для освоения программы серийного производства Ту-334 КАПО до сих пор не получены средства из Инвестиционного фонда. "Без них проект рискует быть нереализованным", — предупредил эксперт. По его мнению, на реализацию проекта в значительной степени может повлиять подписание твердого контракта на поставку шести самолетов для органов государственной власти. После подписания этого государственного контракта можно предположить, что средства будут изысканы.

Компания "Русавиа-Сокол М", сообщил Олег Пантелеев, заинтересованно смотрит на проект Ту-334 и имеет хорошие партнерские связи с КАПО. Она действительно может стать одним из первых заказчиков на эту машину. Но средств, которые могут быть получены КАПО в качестве аванса по контракту, не хватит на разворачивание серийного производства, заявил эксперт. Решение этого вопроса "в основном будет зависеть от того, сможет ли Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) пролоббировать данный проект", — полагает ведущий эксперт Центра политической конъюнктуры Дмитрий Абзалов. Сейчас, напомнил он, основные денежные средства на развитие авиастроения идут через ОАК, при этом внимание уделяют главным образом проекту Sukhoi SuperJet 100, а Ту-334 остается в тени. К тому же на этот самолет нет спроса на внутреннем рынке. В конечном итоге решение вопроса будет зависеть от позиции вице-премьера России Сергея Иванова и президента ОАК Алексея Федорова. Если Ту-334 станет реальным конкурентом основных проектов ОАК, например SSJ 100, то вопрос выпуска нового "Ту" будет решаться достаточно сложно.

Ту-334 изначально был рассчитан на госструктуры, а SSJ 100 — на коммерческую авиацию. Исходя из этого ясно, что спрос на SSJ 100 будет значительно выше, чем на Ту-334. Пока никто из других коммерческих перевозчиков не проявил интереса к самолету от КАПО, отметил эксперт.

*Илья БАСКАКОВ*

*источник: газета «Гудок»  
11.06.08*

## ОБОРОННАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ

### Освобождая городские площади, "Алмаз-Антей" получит средства на модернизацию.

Оборонный концерн "Алмаз-Антей" затеял создание технопарка, куда хочет перевести свои предприятия. Первый этап этого проекта — создание Северо-Западного регионального центра (СЗРЦ) на базе ОАО "ГОЗ Обуховский завод", куда концерн переведет свои Санкт-Петербургские активы. Проект оценивается в 500 млн долл. Между тем эксперты отмечают, что таким образом оборонщики смогут освободить привлекательные для застройщиков городские площади, средства от продажи которых "Алмаз-Антей" сможет направить на модернизацию устаревших производств. По прогнозам экспертов, в случае успеха питерского проекта концерн может создать технопарки и на базе других своих предприятий, в частности за Уралом и в Центральной России.

ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей" — крупнейший оборонный холдинг России (входит в тридцатку крупнейших производителей вооружения в мире), объединяющий 57 промышленных предприятий, КБ и НИИ, расположенных в различных регионах России, разрабатывающих и производящих системы противозвушной обороны. Создан в 2002 году указом Владимира Путина, объединившим под одной крышей двух конкурентов по разработке систем противозвушной обороны: НПО "Алмаз" им. академика Расплетина (С-300ПМУ) и концерн "Антей" (С-300В). Общий объем продаж концерна в 2006 году составил более 50 млрд руб. Концерн ПВО "Алмаз-Антей" начал создание Северо-Западного регионального центра, который предусматривает строительство на базе ОАО "ГОЗ Обуховский завод" в Санкт-Петербурге машиностроительного технопарка общей площадью более 300 тыс. кв. м.

Технопарк будет заниматься разработкой и производством компонентов средств противозвушной обороны, а также гражданской продукции. Проект, оцениваемый в 500 млн долл., рассчитан на три года. В новый комплекс планируется перевести пять питерских предприятий и НИИ концерна. Как отмечается в сообщении "Алмаз-Антея", это позволит "повысить коэффициент использования производственных площадей, исключить дублирующие производства, сократить производственный цикл, оптимизировать управление и значительно снизить непроизводительные издержки".

Эксперты отмечают, что перенос мощностей концерна позволит освободить привлекательные для застройщиков городские площади. Ожидается, что концерн сможет освободить более 23 га территории, в том числе участок на площади Растрелли напротив Смольного собора. "В городе практически нет свободных территорий и новых предложений, особенно для точечной застройки, — говорит директор департамента питерского агентства недвижимости "АРИН" Екатерина Марковец. — Освобождаемые территории пригодны как для жилой застройки, так и для офисной,

комплексной и т. д.". По ее оценке, продажа этой земли может принести "Алмаз-Антею" более 500 млн долл. Полученные средства пойдут на финансирование строительства технопарков, уверен директор аналитического департамента УК "Ингосстрах-Инвестиции" Евгений Шаго. "Строительство компактных современных мощностей в рамках технопарка вполне логичней попыток модернизации устаревших цехов и неэффективной масштабной инфраструктуры", — говорит г-н Шаго.

"Концерн входит в тридцатку крупнейших мировых компаний и сопоставим с советским отраслевым министерством, — отмечает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. — Такое огромное наследство вполне логично рационализировать, в частности выбрать ряд единых промплощадок". К примеру, только в Москве у "Алмаз-Антея" более десяти предприятий, почти столько же — в ближайшем Подмосковье, в основном разработчиков. "Вполне логично объединить и их под одной крышей", — отмечает Руслан Пухов. Эксперты по недвижимости оценить московские площади "Алмаз-Антея" не берутся, отмечают лишь, что они могут быть в разы дороже питерских.

Однако Руслан Пухов отмечает, что дело не только в недвижимости, но и в людях, и не только в конструкторах, но и в менеджерах. "Так что концерну логично концентрировать мощности в крупных городах, — говорит он. — Одним из таких центров мог бы стать Киров, находящееся там ВМП "АВИТЕК" выполняло заказы и "Алмаза", и "Антея" еще до объединения".

Даниил ШАБАЦОВ,  
Мария СИМОНОВА

источник: газета RBC Daily  
11.06.08



## МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ –

**современный высокотехнологичный способ донести философию и конкурентные преимущества бизнеса до потенциальных клиентов и партнеров.**

**WWW.KSAN.RU**

## ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ" РЕГИСТРИРУЕТ ООО "УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ "ОАК — ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ"

**Дочерняя структура ОАО "ОАК" будет заниматься управлением проектами производства и поставками самолетов гражданской авиации.**

ОАО "ОАК" зарегистрировало дочернюю компанию по организации производства и поставок гражданских воздушных судов — ООО "УК "ОАК-ГС". Создание 100%-ного дочернего общества позволит в перспективе организовать на российском рынке единый центр ответственности за разработку, производство, реализацию и послепродажное обслуживание гражданской авиатехники. Производственная программа ОАО "ОАК" и связанное с ней значительное увеличение выпуска самолетов требует консолидации производственных мощностей, концентрации ключевых ресурсов и компетенций, форсирования программ технического перевооружения на промышленных площадках и изменения модели производственной кооперации, сложившейся в последнее время. Кроме того, необходимо организовать новую систему продаж и послепродажного обслуживания воздушных судов гражданской авиации, ориентированную на выявление и удовлетворение потребностей клиентов.

В соответствии с решением совета директоров ОАО "ОАК" должность генерального директора управляющей компании на начальном этапе развития компании будет занимать президент и председатель правления ОАО "ОАК" А. И. Федоров. Это подчеркивает значимость возлагаемых на компанию задач и улучшит координацию работы ОАО "ОАК" и ООО "УК "ОАК-ГС".

С созданием управляющей компании ОАО "ОАК" усиливает прямое оперативное управление по существенному увеличению производства гражданских воздушных судов, предусмотренному "Основными положениями стратегии развития ОАО "ОАК" до 2025 года" и планом производства гражданских самолетов в 2008—2012 годах, одобренным федеральными органами исполнительной власти. Создание ООО "УК "ОАК-ГС" как отдельной компании обеспечит необходимую гибкость в принятии решений, эффективность работы на рынке и быструю реакцию на потребности клиентов, позволит более эффективно организовать функции оперативного управления производством. В управляющую компанию передаются функции управления продажами, включая заключение от имени ОАО "ОАК" контрактов с авиакомпаниями на поставку самолетов, и управление производством и послепродажным обслуживанием по следующим семействам самолетов: Ту-204/214/334, Ан-148, Ил-96 и, в будущем, Ил-114. В данный момент экономические показатели предприятий, производящих данные модели самолетов, не удовлетворяют требованиям ОАО "ОАК", и одной из задач, поставленных перед управляющей компанией, является увеличение рентабельности продаж существующих моделей самолетов, в первую очередь за счет снижения издержек производства. Помимо роли агента ОАО "ОАК" по организации производ-

ства и поставок гражданских воздушных судов одной из ключевых компетенций управляющей компании будет эффективная организация деятельности заводов и конструкторских бюро, а также повышение качества их взаимодействия и создание нового качества поставщика, обеспечивающего лучшие условия и сервис для клиентов.

Согласно планам ОАО "ОАК", инвестиции на техническое перевооружение заводов — производителей гражданской авиатехники должны составить до 10 миллиардов рублей до 2010 года. Основными получателями средств будут ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО), ЗАО "Авиастар-СП" и ОАО "Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова". ООО "УК "ОАК-ГС" будет управлять денежным потоком инвестиций и контролировать эффективность использования средств в рамках общей стратегии технического перевооружения ОАО "ОАК".

Кроме этого, управляющая компания возьмет на себя некоторые элементы общей системы закупок, включая централизацию товарных потоков ключевых комплектующих как в целях использования их при производстве новых самолетов, так и для организации возвратно-обменного фонда при осуществлении послепродажного обслуживания.

Создание управляющей компании было одобрено советом директоров ОАО "ОАК" 12 февраля 2008 года. Уставный капитал компании составляет 25 млн рублей. ООО "УК "ОАК-ГС" на 100 % является дочерним предприятием ОАО "ОАК".

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г.

Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в корпорацию компаний являются: разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения. Уставный капитал корпорации составляет 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 90,9 % акций. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой"; ОАО "Корпорация "Иркут"; ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина"; ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин"; ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол"; ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова"; ОАО "Туполев"; ОАО "Ильюшин Финанс Ко."; ОАО "Финансовая лизинговая компания"; ОАО "ТАВИА".

*источник: компания «ОАК»  
02.06.08*

## ОТ "ОБОРОНПРОМА" УСКОЛЬЗАЮТ АКТИВЫ

### Он не смог купить акции УМПО и взять в управление КВЗ.

Объединенную промышленную корпорацию (ОПК) "Оборонпром", совладельцем которой является "Рособоронэкспорт", преследуют неудачи в получении активов. На прошлой неделе Федеральная антимонопольная служба (ФАС) отказала холдингу в покупке примерно 10 % акций Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО), а вчера Республика Татарстан заблокировала передачу в управление "Оборонпрому" Казанского вертолетного завода (КВЗ). Эксперты связывают проблемы ОПК в том числе и с произошедшей прошлой осенью сменой ее руководства.

На годовом собрании акционеров ОАО "КВЗ" член совета директоров Борис Павлов, назначенный Республикой Татарстан по праву золотой акции, вчера наложил вето на передачу компании в управление "Вертолетам России" (входят в ОПК "Оборонпром"). Речь идет о заключении договора на передачу "Вертолетам России" полномочий единоличного исполнительного органа КВЗ. "Это противоречит уставу КВЗ: по нему полномочиями единоличного исполнительного органа наделен только гендиректор", — пояснил господин Павлов. Гендиректор КВЗ Вадим Лигай (его и должны заменить "Вертолеты России") пояснил "Ъ", что "еще в начале года "Оборонпром" пытался внести изменения в устав КВЗ, но правительство Республики Татарстан заблокировало это".

"Оборонпром" (51 % принадлежит Росимущество, 31,13 % — "Рособоронэкспорту", 15 % — Республике Татарстан, 3 % — "Роствертолу") контролирует 75 % акций ОАО "Московский вертолетный завод имени Миля", 75 % акций Улан-Удэнского вертолетного завода, 49,46 % акций "Камова" и 17 % акций "Роствертола", в ближайшее время получит госпакеты в ряде двигателестроительных предприятий. В КВЗ "Оборонпрому" принадлежит 30,03 % обыкновенных акций. Другие крупные владельцы — "Рособоронэкспорт" (24,67 %) и ООО "ТФК" (11,45 %).

Господин Лигай подчеркнул, что республика наложила вето на договор, являющийся, по сути, сделкой с заинтересованностью, так как "Оборонпром" является акционером как "Вертолетов России", так и КВЗ. За подписание договора вчера выступили владельцы 85,74 % голосов от присутствовавших на собрании (более 90 % уставного капитала завода), против — только 14,14 %. Однако член совета директоров КВЗ Александр Лаврентьев (возглавлял прежний совет) заявил "Ъ", что не намерен заключать договор с "Вертолетами России" при наличии вето Республики Татарстан. В "Оборонпроме" считают, что у республики нет оснований для наложения вето, так как часть акций "Вертолетов России" временно была переведена на другую структуру, и "вопрос сделки с заинтересованностью неактуален". "Шансы на обжалование в суде применения права вето есть, если в уставе нет четкого указания, что единоличным исполнительным органом является не просто гендиректор, а физиче-

ское лицо", — считает управляющий партнер юридического бюро "Карабаев и партнеры" Сергей Карабаев. В уставе КВЗ такого указания нет.

Это уже вторая проблема с получением новых активов, возникшая за последнее время у "Оборонпрома". Как рассказал "Ъ" начальник управления контроля промышленности ФАС Алексей Ульянов, ведомство отказало "Оборонпрому" в покупке 9,52 % акций УМПО. "ОПК не указала точную структуру владения в предприятиях двигателестроения и смежных отраслях", — пояснил чиновник. "Оборонпром" должен консолидировать контрольный пакет УМПО в соответствии с поручением президента от 11 августа 2007 года. В начале мая ОПК уже купила 19,27 % акций УМПО. Но на него есть и другой претендент — ФАС рассматривает ходатайство о консолидации 51 % акций компании от НПО "Сатурн". В "Оборонпроме" "Ъ" подтвердили получение отказа, но планируют снова направить документы и "уверены в положительном решении".

"С учетом административного ресурса у "Оборонпрома" были все шансы переиграть "Сатурн" и уже сейчас консолидировать контрольный пакет УМПО, — считает глава аналитической службы агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев. — Но, как говорят источники в отрасли, после смены руководства ОПК (это произошло осенью 2007 года. — "Ъ") у нее появились проблемы — в частности, с вхождением на новые предприятия". Директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов проблемы "Оборонпрома" по УМПО считает следствием того, что у государства пока нет единого мнения относительно реорганизации двигателестроения. За конфликтом на КВЗ, полагает эксперт, стоит нежелание Республики Татарстан полностью лишиться контроля над одним из своих крупнейших предприятий.

Луиза ИГНАТЬЕВА,  
Александра ГРИЦКОВА,  
Елена КИСЕЛЕВА

источник: газета «Коммерсантъ»  
27.06.08



Официальная web-страница Клуба  
авиастроителей:  
**WWW.AS-CLUB.RU**

## ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА РОССИИ: КРЫЛЬЯ И ДВИГАТЕЛИ

**Политические дискуссии вокруг теоретического вступления Украины в НАТО уже сегодня угрожают взаимовыгодному развитию устоявшейся российско-украинской кооперации во многих отраслях. В частности — в двигателе- и авиастроении.**

Планы украинских политиков по вступлению в НАТО повлекли за собой ответную реакцию Москвы — предупреждения, заявления и даже решения, сворачивающие экономическое сотрудничество в различных областях. В первую очередь — в оборонном комплексе. В частности, об этом вполне определенно говорил совсем недавно в Севастополе "профильный" вице-премьер России Сергей Иванов.

Между тем реальные перспективы евро-атлантических устремлений нынешней украинской элиты не так уж определены. А вот разрушение под эту сурдинку вполне жизнеспособной и сложившейся за многие годы российско-украинской кооперации не только бьет по украинской промышленности, но и крайне осложняет реализацию амбициозных экономических планов России.

### ШАНСЫ НА ЛИДЕРСТВО

Представленная в этом году Стратегия социально-экономического развития России до 2020 года, по сути, является политическим решением о переводе российской экономики с инерционного сценария на инновационный путь развития. Впрочем, выбор новых экономических приоритетов должен опираться, прежде всего, на трезвую оценку имеющихся возможностей, заделов и конкурентных преимуществ. Едва ли ставшее модным словосочетание "инновационное развитие", даже сто раз продекларированное как стержневая государственная задача, в одночасье сделает экономику высокотехнологичной, а промышленное производство — конкурентоспособным. Иными словами, план политики развития должен определять не только "что делать", но и "как делать". К сожалению, на последний вопрос четкого ответа в Концепции социально-экономического развития — базовом документе, описывающем алгоритм исполнения заявленных целей, — не содержится. Более того, есть внутренние противоречия и ограничения, без устранения которых достижение поставленных целей невозможно.

К примеру, наиболее близкая мне авиационная отрасль, если бы своевременно реализовывались установки, данные нынешним премьер-министром Владимиром Путиным в его бытность президентом, уже давно вырвалась бы не только в лидеры отечественной промышленности, но и составила бы реальную конкуренцию глобальным игрокам на этом рынке. Так, согласно стратегии Объединенной авиастроительной корпорации, само появление которой

является серьезным шагом в правильном направлении, на рубеже 2020—2025 годов Россия за счет собственных сил и сил основных участников кооперации должна войти в тройку мировых лидеров авиастроения. По словам главы корпорации Алексея Федорова, Россия планирует "завоевать от 10 до 15 % рынка в нескольких сегментах магистральных самолетов, включая и региональные самолеты".

Не могу не согласиться с тем, что без постановки амбициозных задач не осуществить прорыв в авиации, в том числе в двигателестроении. Тем более что на сегодня мы обладаем колоссальными технологическими преимуществами, новыми образцами двигателей, есть понимание того, куда двигаться и на основе каких проектов интегрироваться. А главное — у двигателе- и самолетостроителей России и Украины есть все основания для того, чтобы претендовать на насыщение отечественного рынка продукцией (двигателями, агрегатами, летательными аппаратами) собственного производства, потому что она объективно лучше зарубежных аналогов.

### "НАС НА НАТО ПРОМЕНЯТЬ..."

Однако Украина засобиралась в Североатлантический альянс. И вот в Москве на уровне разовых ответных реакций на недружественные шаги украинского истеблишмента подписываются указы и принимаются губительные решения по сворачиванию взаимовыгодной кооперации в области авиации. И так уж совпало, что с молчаливого согласия чиновников происходит широкомасштабная экспансия в Россию мировых гигантов — производителей авиационной техники. Повторяю, вступление Украины в НАТО на самом деле — вопрос очень и очень открытый. Украинцы, например, сформулировали однозначный ответ: 61 % граждан страны, согласно последнему опросу, высказываются резко против сближения с альянсом. У подавляющего большинства политической элиты также есть четкое понимание того, что сформированное десятилетиями совместное хозяйство Украины и России, сопряженная едиными производственными цепочками экономика, единое языковое и культурное пространство являются предопределяющими факторами будущего развития. А это дороже, чем НАТО. И — реальнее. Потому что уже есть.

Сегодня запорожский "Мотор Сич" — крупнейшее в Европе двигателестроительное предприятие — не только вносит свой вклад в обороноспособность России (практически 100 % российских вертолетов комплектуются запорожскими двигателями). Как технологический локомотив, "Мотор Сич" обеспечивает заказами сотни российских агрегатных бюро и предприятий, дает колоссальный экономический эффект для смежных отраслей, задействованных в изготовлении продукции с высокой добавленной стоимостью. Поэтому огромным вкладом в развитие отечественной авиации была бы политика избавления от малопродуктивных проектов сотруд-

ничества с западными корпорациями. Это, в свою очередь, дало бы мощный импульс развитию наших кооперационных программ, реализация которых позволяет с лихвой обеспечить внутренний рынок двигателями и самолетами. Такое понимание есть и у политических лидеров России, и у профессионалов-авиастроителей. Владимир Путин на встрече с сотрудниками Объединенной авиастроительной корпорации (еще в статусе президента) недвусмысленно заявил: "Мы приветствуем взаимовыгодные проекты с нашими зарубежными партнерами. Такие проекты должны способствовать развитию прежде всего отечественной промышленности. Поэтому участие в них — не самоцель, а одно из средств развития собственной высокотехнологичной экономики". О необходимости продолжения взаимовыгодного сотрудничества, в том числе в авиастроении, говорится в "Плане действий Россия — Украина до 2009 года", утвержденном главами наших стран. Этот план был развит на третьем заседании Комитета по вопросам экономического сотрудничества Украинско-Российской межгосударственной комиссии в конце апреля этого года. Итогом встречи премьер-министров в этом формате стал протокол, предусматривающий комплекс совместных действий по целому ряду отраслей — в частности, в авиационной промышленности.

Согласно этому документу, о чем заявил экс-председатель российского правительства Виктор Зубков, в третьем квартале 2008 года предусматривается возобновить серийное производство самолета Ан-124-100 ("Руслан"). Это ли не пример взаимовыгодного сотрудничества Украины и России? Этот самолет с установленным на него запорожским двигателем не имеет аналогов в мире: не умеют делать летательный аппарат такой грузоподъемности ни в США, ни в Европе. Неужели подобные широкомасштабные совместные программы по целому ряду других самолетов, интегрирующие и двигателистов, и авиастроителей, могут быть поставлены под сомнение из-за того, что кто-то из украинских руководителей в очередной раз попытается неуклюже поиграть на нервах у российской стороны? По-моему, баланс всех "за" и "против" здесь очевиден. Кстати, большой поддержкой в России пользуются проекты кооперации с зарубежными поставщиками авиационной техники, в том числе с фирмами Pratt & Whitney, Snecma — предприятиями Италии, одного из государств — основателей НАТО. Нет сомнений, что в этой череде предприятий есть место и Украине. Принимая во внимание тот факт, что мы являлись составной частью авиационного комплекса СССР и воспитаны на едином научно-техническом и интеллектуальном потенциале, мы гораздо ближе, нежели западные производители. Попадание же в полную зависимость от научно-технического и технологического потенциала двух мировых концернов — Airbus и Boeing — приведет к полной дезорганизации как российской, так и украинской авиационной промышленности, которые предлагаю рассматривать как единый комплекс.

### ПОЙТИ НА ПРОРЫВ ВДВОЕМ

В связи с этим необходимо объединить наши возможности, совместными усилиями бороться за существующий рынок, который ориентирован на нашу продукцию. В этом плане всем нам нужно поменять отношение друг к другу и осуществляемой нами дея-

тельности. Российский научно-технологический потенциал необходимо консолидировать и направить на создание следующего поколения авиационных двигателей. Такие возможности у нас имеются, и важно их сейчас не упустить.

При этом нужно отказаться от копирования и восстановления производства устаревших образцов двигателей и сосредоточить усилия на создании нового поколения летательных аппаратов и энергетических комплексов для них. В этом контексте постановка вопроса о выпуске вертолетных двигателей на заводе им. В. В. Чернышева не выдерживает никакой критики. Необходимо совместно создать новый прорывной продукт, основанный на использовании имеющихся научно-технологических заделов.

Образцом такого продукта является перспективный двигатель для самолета нового поколения МС-21. Основным преимуществом проекта двигателя для семейства самолетов МС-21, подготовленного ФГУП "ММПП "Салют", ГП "Ивченко-Прогресс" и "Мотор Сич", является его осуществление, основанное на реальных технологиях. Если в конкурсе на двигатель для перспективного данного летательного аппарата победит российско-украинский проект, то все будет реализовано в кратчайшие сроки. Через 2,5 года двигатель можно будет поставить "на крыло", а еще через 2,5 года будут завершены ГСИ. Стоимость разработки подобных двигательных установок 4–5-го поколения оценивается в \$ 4,5–6 млрд. Такой проект труднореализуем без существенной государственной поддержки и инвестиций на базе частно-государственного партнерства. При этом создание такого двигателя, головным производителем которого по итогам научно-технического совещания было определено ФГУП "ММПП "Салют", позволит иметь базовый двигатель для установки на целый ряд летательных аппаратов. В свою очередь, развитие модельного ряда на базе принятых научно-технических решений позволит реализовать проекты по ближне-, дальнемагистральным и региональным самолетам.

Вячеслав БОГУСЛАЕВ

источник: журнал «Профиль»  
23.06.08



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

## БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем web-сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать материалы нужного вам номера Бюллетеня можно в Интернете по адресу:  
[WWW.AS-CLUB.RU/BULL](http://WWW.AS-CLUB.RU/BULL)



## ВОРОНЕЖСКИЕ САМОЛЕТЫ ПОЛЕТЯТ В "МОСКОВИЮ"

### Авиaperевозчик возьмет в лизинг 15 лайнеров Ан-148.

В рамках Первого воронежского инвестфорума лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) заключит контракты с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) и авиакомпанией "Московия" на поставку региональных лайнеров Ан-148 производства Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО). Общая сумма сделки — \$ 1,2 млрд. Аналитики высказывают сомнения в выполнении контрактов в срок, чему может помешать недостаточно быстрое техпервооружение авиазавода.

В ходе Первого инвестфорума, который пройдет 26–28 июня в Воронеже, будут подписаны два контракта по выпуску в ВАСО лайнеров Ан-148. Как вчера сообщил представитель ИФК Андрей Липовецкий, первый договор предусматривает покупку у ОАК 34 самолетов до 2011 года (около \$ 850 млн), а второй — поставку в лизинг ОАО "Авиакомпания "Московия" 15 пассажирских бортов до 2013 года (более \$ 375 млн). Как ожидается, лайнеры сойдут с конвейера ВАСО в ближайшие три года. Напомним, что недавно схема взаимоотношений авиазавода с заказчиками несколько изменилась. Теперь ВАСО продает самолеты ОАК, которая, в свою очередь, — "Ильюшин Финанс Ко."

Андрей Липовецкий заявил, что как основной заказчик авиатехники ИФК уже имеет твердые заказы на 45 машин, а в ближайшее время их станет 60. На данный момент контракты на поставку самолетов есть с воронежской авиакомпанией "Полет", ГТК "Россия", а также с перевозчиками Кубы и ряда стран Юго-Восточной Азии. "Московия", по словам ее коммерческого директора Эркина Сулина, собирается закупать лайнеры Ан-148 под внутренние и международные рейсы протяженностью до 1 тыс. км, а также на воздушные линии до 3 тыс. км.

ОАО "Авиакомпания "Московия" создано в 1995 году. По состоянию на август 2007 года владельцем 51 % акций было ФГУП "Рособоронэкспорт". Компания выполняет регулярные и чартерные пассажирские (из московского аэропорта Домодедово) и грузовые (из Быково) перевозки по внутренним и международным направлениям. В парке три грузовых Ан-12, два пассажирских Ту-154 и один Ту-134. В 2007 году "Московия" перевезла более 150 тыс. человек.

Ан-148 — ближнемагистральный самолет, рассчитанный на перевозку от 70 до 90 пассажиров. Максимальная дальность полета — 5 тыс. км, крейсерская скорость — 820–870 км/час.

По словам гендиректора ВАСО Михаила Шушпанова, в перспективе Ан-148 станет основным продуктом авиазавода.

"В начальной стадии мы работали в кооперации с Украиной (киевским "Авиантом". — "Б"), но параллельно осваиваем производство у себя, — пояснил

он. — Возможность увеличить мощности появилась благодаря модернизации. На 41 единицу оборудования уже есть договоры, внесены авансы. Сейчас идет реконструкция цехов". Полностью инвестиционная программа техпервооружения ВАСО, по словам Михаила Шушпанова, оценивается в 11 млрд рублей. Как уточнил господин Шушпанов, в текущем году в ВАСО планируется выпустить первый Ан-148, в 2009-м — пять самолетов, в 2010-м — 18, а с 2011 года авиазавод выйдет на производство 36 машин в год.

Несмотря на высокие затраты на модернизацию авиазавода, в ИФК уверены, что производство Ан-148 начнет окупаться после первых поставок. "Мы надеемся, что ОАК сделает все возможное, чтобы ускорить модернизацию ВАСО и не отставать от графика", — сказал Андрей Липовецкий.

Между тем замгендиректора "Полета" Александр Карпов предположил, что изменение срока поставки лайнеров возможно, однако причиной он назвал не необходимость модернизации ВАСО, а ненадежность сотрудничества с Украиной из-за нестабильной ситуации в стране.

С господином Карповым не согласился руководитель аналитического департамента агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев: "Сдвинуть график поставок с большей вероятностью могут только недостаточные темпы переоборудования предприятия, загруженного по нескольким направлениям, в том числе по выпуску дальнемагистральных пассажирских и грузовых лайнеров типа Ил-96".

Высокий спрос на Ан-148 в авиакомпаниях объясняют тем, что из эксплуатации активно выходят Ту-134 и Як-42. Как считает Олег Пантелеев, Ан-148 с успехом заменит Ту-134 на внутреннем рынке. Впрочем, Андрей Липовецкий уверен, что после сертификации лайнера по европейским стандартам и ввода его в эксплуатацию российскими перевозчиками самолет начнут использовать и в странах Запада.

Олег Пантелеев отметил, что для "Московии" сделка с ИФК достаточно выгодна: "Покупка лайнеров позволит компании работать с поставщиком, который будет оказывать услуги по обслуживанию машин, что сократит финансовые расходы". Он добавил, что выйти на высокие темпы производства ВАСО поможет прибыль от уже проданных бортов.

"С точки зрения экономики выгоднее специализация и разделение труда, то есть продолжение кооперации с Украиной, однако независимость от украинских заводов позволит ВАСО существенно расти в смысле масштабов выпуска", — заключил эксперт.

Мария АНДРИАНОВА

источник:  
газета «Коммерсантъ — Воронеж»  
24.06.08

## ШОУ ПОГОСЯНА

### **SuperJet 100 и его создатель оказались в центре внимания на ILA-2008.**

Генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян оказался в центре внимания высоких гостей, организаторов, участников и посетителей берлинского аэрокосмического салона ILA-2008. В том числе Ангелы Меркель и ее бессменного спутника на протяжении всего пребывания федерального канцлера на выставочной площадке аэропорта Шонефельд — индийского министра обороны Арраккапарамбила Энтони. Во время посещения российско-индийского павильона (номер 10/11) госпожа Меркель благосклонно приняла подарок — модель самолета Sukhoi SuperJet 100 — и пожелала России новых успехов в деле реализации соответствующего высокоперспективного проекта.

Вообще, в день открытия салона Михаил Погосян получил многие тысячи поздравлений от самых разных людей. Как тех, кто давно знаком с руководителем "Сухого" и пристально следит за развитием проекта, так и тех, кто первый раз "живьем" увидел Михаила Аслановича, благо что "виновник торжества" провел всю первую половину 27 мая на совместном стенде ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ЗАО "ГСС") и российско-итальянского СП Superjet International. Высокой "узнаваемости" способствовало то обстоятельство, что портреты Михаила Аслановича, вместе с фотографиями его творения, публиковались на обложках и первых страницах журналов, вышедших перед открытием берлинской выставки.

Среди первых, во время ILA-2008 поздравивших руководителя "Сухого" с успешным началом летных испытаний самолета Sukhoi SuperJet 100, оказался корреспондент газеты "Промышленный еженедельник". Я поинтересовался у Михаила Аслановича: "Как воспринял коллектив компании успешное начало летных испытаний продукта, который станет основным не только для фирмы Сухого, но и всей Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК)?" Погосян с улыбкой ответил: "Коллектив воспринял это событие с энтузиазмом. Люди полны решимости приумножить свои усилия в деле реализации проекта SuperJet 100. У всех нас впереди еще очень много работы, связанной с проведением летных испытаний, получением сертификата типа, налаживанием серийного производства".

Позднее к числу поздравителей присоединились руководитель Роскосмоса Анатолий Перминов, президент ОАК Алексей Федоров, заместитель министра промышленности и торговли Денис Мантуров, президент НПК "Иркут" Олег Демченко и многие другие с лейблом VIP на карточке участника ILA-2008.

Поименованные выше товарищи составили "первую шеренгу" встречающих Ангелу Меркель на стенде министерства промышленности и торговли. Михаил Погосян скромно держался за спиной. Но жизнь быстро все расставила на свои места: выслушав приветственное слово Мантурова, высокая гостья попросила

представить ей руководителя фирмы "Сухого", чтобы лично поздравить его с успешным началом летных испытаний SuperJet 100.

Из не очень приятных моментов стоит отметить недовольство на лице индийского министра обороны. Энтони, видимо, также рассчитывал на модель SuperJet 100 в качестве подарка. Он бросил несколько отрывистых фраз одному из своих помощников. Тот задержался на "российской территории", проясняя перспективу получения масштабной модели SuperJet 100. По всей видимости, таковая вскоре украсит кабинет министра обороны индийской республики.

Основная пресс-конференция российской делегации в два часа первого дня работы выставки также характеризовалась повышенным вниманием средств массовой информации к новому продукту фирмы Сухого. Часть вопросов журналисты адресовали президенту ОАК. Но Алексей Федоров благообразно передавал слово для ответа Михаилу Погосяну. Трепетное волнение передалось ведущему пресс-конференции (Alexander Rahr), который по ошибке назвал Михаила Аслановича "главным конструктором SuperJet 100".

"Я не являюсь главным конструктором, — отреагировал Погосян, — у нас в фирме есть другие люди, которые занимаются конструкторской работой. Но, безусловно, для нас работа по созданию самолета Sukhoi SuperJet 100 является одной из приоритетных задач в рамках реализации тех масштабных целей, которые поставило перед нами руководство страны. Считаю, что мы хорошо подготовились к выставке ILA-2008, начав 19 мая летные испытания самолета. Это большое событие как для нашей фирмы, так и для Объединенной авиастроительной корпорации. Да и, вообще, для всего отечественного авиапрома.

Мы рассматриваем проект Sukhoi SuperJet 100 не как отдельно взятый продукт в линейке самолетов ОАК. А как проект, реализация которого предусматривает модернизацию всех основных направлений создания авиационной техники, переход на цифровые технологии проектирования, широкомасштабное техническое перевооружение производства (которое сегодня мы проводим на заводах в Комсомольске-на-Амуре, Новосибирске и Воронеже). А также внедрение новой бизнес-модели по реализации авиационной программы, ориентированной на выполнение требований широкого круга заказчиков".

Для успешного выполнения программы перечисленные вопросы должны решаться комплексно. Михаил Погосян далее сказал: "Мы реализуем проект Sukhoi SuperJet 100 на основе самых высоких мировых стандартов, которые сегодня используются в гражданском авиастроении. Смотрим на этот проект как на модель интеграции "Сухого", а также ОАК в мировое авиастроение. Поэтому для нас особенно важно, что в проекте принимают участие лучшие мировые поставщики отдельных систем. Это гарантия сертификации машины по европейским стандартам. А также гарантия того, что программа летных испытаний и сертифи-

кации пройдет в сжатые сроки. Конечно, мы ориентируемся на самые современные технологические процессы, которые используются при производстве серийных самолетов".

На момент открытия берлинского салона ЗАО "ГСС" имело 73 твердых заказа. Успешное начало летных испытаний дает надежду на дополнительное число заявок авиакомпаний уже в этом году. "Мы уверены в том, что до конца года мы удвоим количество твердых контрактов", — заявил Погосян.

Рассматривая вопросы продаж, "Сухой" ориентируется на весь мировой рынок. Они решаются в сотрудничестве с итальянской фирмой Alenia Aeronautica, которая вошла в капитал ЗАО "ГСС". В прошлом году партнерами создано совместное предприятие Superjet International. Оно продвигает машину на европейский и американский рынки сбыта. При этом, однако, первые партии серийных "суперджетов" будут в первую очередь передаваться авиакомпаниям России и стран СНГ и во вторую — перевозчикам Азии и Ближнего Востока. Спрос оценивается цифрой более тысячи экземпляров, из которых порядка трехсот будет продано на "якорном" рынке. "Безусловно, реализовать такое количество самолетов можно, только лишь ориентируясь на мировой рынок без каких-либо ограничений. Мы считаем, что конкурентоспособность продукта позволяет нам ставить перед собой такие цели. Вместе с ЗАО "ГСС" работает сильная команда риск-разделенных партнеров, которая занимается не только созданием продукта, но и продвижением его на мировой рынок", — сказал руководитель АХК "Сухой".

Продажи новой модели российского самолета будут определяться тем, насколько быстро SuperJet 100 пройдет этап сертификации. В течение этого года фирма должна вывести на испытания еще три летных прототипа, а также завершить постройку планера для ресурсных испытаний. В течение июня — июля планируется закончить этап заводских испытаний. А затем, летом, предъявить авиалайнер сертифицирующим организациям. "Вместе с нашими партнерами — европейскими компаниями — мы должны обеспечить начало серийного производства самолета в 2008 году с тем, чтобы начать поставки в 2009-ом".

Первые результаты летных испытаний обнадеживают. Шеф-пилот ЗАО "ГСС" Александр Яблонцев остался доволен поведением самолета в первых двух полетах. "Дан хороший старт большой программе сертификационных испытаний, которые должны открыть нашему проекту дорогу на мировой рынок, — считает Погосян. — У нас накоплен большой опыт проведения испытаний новых авиационных комплексов. Задача испытаний боевых комплексов — намного более сложная, чем сертификация гражданских самолетов. Мы считаем, что четыре летных образца — оптимальное количество самолетов для проведения летных испытаний. Это утверждение основано на накопленном фирмой "Сухого" опыте летных испытаний и сертификации военной авиационной техники. Увеличение количества летных образцов не ускорит проведение летных испытаний, а, с нашей точки зрения, даже замедлит".

Конечно, не один только Погосян участвует в реализации перспективного проекта отечественного авиапрома. В программе летных испытаний задействовано триста специалистов. А общее число вовле-

ченных в работу менеджеров, инженеров и рабочих исчисляется десятками тысяч человек. Передовой отряд состоит из коллективов ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", Опытно-конструкторского бюро Павла Сухого и Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения (КнААПО). В тесной кооперации с ними работают самолетостроительные заводы в Новосибирске и Воронеже, а также десятки поставщиков бортовых систем, среди которых выделяются немецкая фирма Liebherr, итальянская Alenia, французские Thales, Snecma, Messier Dowty и St. Gobain Sully.

К сожалению, не все участники международной команды показали себя одинаково хорошо на этапе практической работы, в частности, при комплектации первого летного прототипа. Исходя из опыта ранее начатых проектов компаний — членов ОАК, некоторые иностранные фирмы "внутри себя" надеялись, что "проект Погосяна" будет развиваться не столь быстрыми темпами. Поэтому поставка некоторых импортных систем и компонентов задержалась, что сказалось на переносе сроков готовности самолета к первому вылету.

Назревает необходимость пересмотреть список иностранных поставщиков с тем, чтобы избавиться от тех, кто неаккуратно выполняет взятые обязательства. Благо, что проект уже набрал обороты и получил широкое мировое признание. Теперь у "Сухого" нет былых проблем с ограниченностью выбора — с ведущей российской самолетостроительной компанией сегодня хотя бы работают все.

Дипломатично не называя отстающих, президент ЗАО "ГСС" Виктор Субботин отметил лучших. Отличную оценку заслужила немецкая фирма Liebherr: "Поставленная ей система управления полетом работала хорошо: самолет летает и управляется". К "хорошистам" причислена Thales: "Наш французский партнер хорошо поработал. Хотя сначала отставал, но потом наверстал и сделал все, что мы от него просили".

Однако даже самые лесные оценки произносятся с добавкой "пока хорошо". Дело в том, что в ходе первых полетов удалось проверить правильность функционирования лишь некоторых бортовых систем, да и то только в сравнительно несложных режимах полета. "Предусмотрена большая программа создания комплекса... за один раз невозможно решить все вопросы по авионике и бортовым системам. Комплекс фирмы Thales, например, получит новое программное обеспечение (ПО). Оно будет обновляться по мере прохождения летных испытаний. При этом аппаратная часть комплекса меняться не будет", — уточняет Субботин. Аналогичная ситуация складывается и по летному тренажеру, за который отвечает Thales: "Время поставки еще не наступило (ожидается в конце текущего года), но я знаю, что наши партнеры интенсивно работают как собственно над тренажерами, так и над их программным обеспечением, а также библиотекой исходных данных. Причем последние нуждаются в обновлении по мере получения очередных результатов летных испытаний".

Виктор Владимирович напомнил, что первый полет SuperJet 100 состоялся 19 мая, второй — 24 мая. Первый длился 67 минут, второй — два с половиной часа. Третий полет планировался на 28 мая, но его пришлось перенести из-за погодных условий. В пер-

вом полете шасси не убиралось, лимитируя скорость отметкой 300 км/ч, а высоту значением 1200 м. Во втором полете экипаж привел систему уборки/выпуска шасси (поставляется французской фирмой Messier-Dowty) в действие. С шасси в убранном положении самолет разогнался до скорости 450 км/ч и набрал высоту 3000 м (кислородное оборудование пока не опробовалось). Во втором полете оценивалась работа системы управления при разной центровке самолета; взлетная масса составляла 35 тонн.

Поскольку на борту первого прототипа установлено много тестового оборудования (для замера параметров полета и режимов работы бортовых систем), точно определить вес пустого снаряженного самолета пока не представляется возможным. Наверное, более-менее точное значение можно получить по завершении строительства третьего и четвертого прототипов. Они будут оснащены пассажирским салоном (на первых двух прототипах пассажирские кресла не установлены, имеются лишь отдельные багажные полки).

По окончании заводских доводочных испытаний в количестве 40 полетов первый прототип перелетит из Комсомольска в Жуковский. В конце июля к нему присоединится вторая летная машина. Возможно, она будет предъявлена на сертификационные испытания раньше, чем первый самолет. Интенсивная программа летных испытаний не позволяет продемонстрировать SuperJet 100 на выставке Farnborough Aerospace International 2008. "Отрывать самолет на неделю и больше для нас очень расточительно", — поясняет Виктор Субботин.

Подписанные ранее контракты настраивают коллектив "Сухого" на напряженный график работы. Передача первых серийных самолетов авиакомпаниям задерживается. Возможно, первые "суперджеты" национальному перевозчику не достанутся. Дело в том, что "аэрофлотовская" спецификация — несколько более сложная, чем стандартная заводская, на которую согласились ФЛК и "Армавиа". "Планируем в марте получить сертификат и в апреле начать поставки. По нашим планам в 2009-ом году мы должны сделать три серийных самолета, в 2010-ом — тридцать, еще через год — шестьдесят", — сказал Виктор Суббо-

тин. — В этом году планируем подписать еще 35 твердых контрактов. Но по факту их может быть гораздо больше: по мере выполнения летных испытаний технические и финансовые риски по проекту уменьшаются, а рейтинг программы — повышается".

Подводя итог участия крупнейшей фирмы — члена ОАК в берлинском аэрокосмическом салоне, следует подчеркнуть: все PR-задачи выполнены на "отлично". Хотя Михаил Погосян пробыл на выставке всего один день, он оказался в центре внимания принимающей стороны, участников и гостей берлинского салона, став самым "популярным" членом российской делегации. На второй день работы инициатива перешла к Виктору Субботину, и он с блеском провел пресс-конференцию ЗАО "ГСС". Благо, что аншлаг мероприятию с его участием был гарантирован. В этой связи уместно вспомнить заголовки выставочных изданий середины девяностых годов прошлого века: Russians steal the show ("Русские украли выставку"). Но если в те годы PR-успех приходил благодаря превосходным маневренным качествам истребителей семейства Су-27, то в 2008-ом натурная демонстрация техники не потребовалась вовсе. Вполне достаточной оказалась демонстрация записей первого полета в далеком Комсомольске вкупе с доступностью первых лиц компании. Конечно, свою роль сыграла мощная PR-кампания ЗАО "ГСС" на телевидении и в ведущих аэрокосмических изданиях, запущенная после "ребрендинга" самолета в 2006 г.

Остается сделать еще один вывод. При реализации проекта Sukhoi SuperJet 100 Михаил Погосян применил самые передовые технологии не только в практике проектирования, постройки и проведения летных испытаний нового самолета, но также и при продвижении продукта на рынок и взаимодействии со средствами массовой информации.

*Владимир КАРНОЗОВ*

*источник:  
газета «Промышленный еженедельник»  
03.06.08*

## ПОДДЕРЖАТЬ ИННОВАЦИИ ЗАКОНОМ

**Приоритетом развития российских предприятий руководство страны назвало реализацию инновационных и высокотехнологичных проектов.**

Соответствует ли действующее законодательство выполнению поставленной задачи? Какие меры способствовали бы более динамичному развитию и успешным действиям различных отечественных структур на мировом рынке товаров и услуг? В конце прошлой недели эти и многие другие вопросы депутаты Государственной думы и члены Совета Федерации РФ обсудили на выездных совещаниях.

**НЕКОММЕРЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ**

Депутаты думского Комитета по обороне выездное заседание провели в ФГУП "Рособоронэкспорт". В мероприятии приняли участие представители и других парламентских комитетов, ведущих промышленных предприятий России, а также первый заместитель генерального директора Государственной корпорации "Ростехнологии" Алексей Алешин, генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Анатолий Исайкин. Прошло обсуждение основных направлений законодательного обеспечения деятельности "Ростехнологий", связанных с гособоронзаказом, военнотехническим сотрудничеством и выходом на новый

уровень работы с высокотехнологичными отраслями российской экономики.

Открывая дискуссию, председатель Комитета Государственной думы РФ по обороне Виктор Заварзин отметил, что правовая и организационная форма существования госкорпорации как некоммерческой структуры была выбрана с целью максимального ускорения научного и технологического развития оборонно-промышленного комплекса (ОПК) за счет оптимального сочетания интересов государства с рыночными механизмами хозяйствования. Он обратил внимание участников совещания на то, что сегодня, как никогда, для ОПК важно обеспечить освоение новых наукоемких технологий разработки и производства вооружения и техники на современной отечественной элементной и сырьевой базе. Обеспечить высокие потребительские свойства продукции, современный уровень маркетинга и послепродажного обслуживания техники, оперативно реагировать на изменения требований заказчиков, в том числе иностранных.

По мнению В. Заварзина, перед собравшимися стоит важная и сложнейшая задача – обеспечить правовое и организационное выстраивание долгосрочных и экономически рентабельных программ. Определенные шаги уже сделаны. Принят закон "О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства". Прошел первое чтение законопроект "О передаче технологий". В работе новая редакция закона "О государственном оборонном заказе". Вносятся изменения и в другие правовые акты.

В ходе обсуждения были затронуты различные аспекты правового и финансового регулирования деятельности "Ростехнологий", а также вопросы защиты интеллектуальной собственности предприятий – разработчиков продукции и услуг. Участники заседания поддержали последовательные действия государственной корпорации, направленные на повышение своей инвестиционной привлекательности и транспарентности.

Большое значение, по оценке депутатов, в этом отношении сыграло соглашение о сотрудничестве между госкорпорацией и Счетной палатой РФ. Оно предусматривает проведение контрольных мероприятий для определения законности и эффективности использования корпорацией средств, направляемых на развитие отечественного машиностроения и смежных отраслей промышленности.

Важным направлением деятельности корпорации названо объединение научно-технического и технологического потенциалов предприятий высокотехнологичных отраслей промышленности, обеспечение их инновационной активности. В этой связи целесообразно создание научно-технического совета, в рамках которого можно было бы создать эффективную систему отбора и коммерческой поддержки высокотехнологичных проектов.

Среди основных направлений законодательного обеспечения деятельности ГК "Ростехнологии" А. Алешин назвал: уточнение основных функций и полномочий госкорпорации, учет ее особого налогового статуса как некоммерческой организации, внесение изменений в редакции федеральных законов, в том числе "Об экспортном контроле", "О рекламе", "О передаче технологий".

Было высказано предложение о предоставлении "Ростехнологиям" права вести доверительное управление ценными бумагами в соответствии с законодательством России. Это позволит создать эффективный механизм контроля за решениями, которые принимаются общими собраниями акционеров организаций (имеются в виду организации, которые будут участвовать в программах, реализуемых корпорацией), а также минимизировать возможные финансовые риски.

## РЫБИНСКИЕ "ИНОПЛАНЕТЯНЕ"

В эти же дни депутаты Государственной думы – представители комитетов по транспорту, промышленности, бюджету и налогам, межфракционного депутатского объединения "Авиация и космонавтика", члены Совета Федерации подробно ознакомились с модернизацией производства на НПО "Сатурн", использованием новейших технологий, уникальной испытательной базой, современным уровнем крупнейшего в России конструкторского бюро в области газотурбинного двигателестроения. Здесь теории и планы прорыва, которые во многих случаях только декларируются, уже реализованы осязательно и зримо.

На НПО "Сатурн" разработана и реализуется программа модернизации и технологического перевооружения. За пять лет в научно-производственном объединении реконструировано и построено 76 000 квадратных метров промышленных площадей нового типа. На большинстве производственных участков в цехах создается необходимый микроклимат с требуемой температурой, влажностью, чистотой воздуха. За рубежом закуплено современное многофункциональное оборудование, которое подключено в единую информационную сеть. Большую долю занимают станки Mari Seik, Mitsubishi Heavy Industries, Mitsubishi Electric (Япония), обрабатывающие центры Hermle Metabo Walter (Германия), Starrag, Studer (Швейцария). В прошлом году на предприятии разработано 3859 новых технологических процессов.

Необходимо особо отметить, что рыбинские двигателестроители не просто обновили какую-то часть своего станочного парка, а выстроили технологические линии. В сотрудничестве с канадской MDS Aero Support Corp. и бельгийской LMS для проведения широкого спектра сертификационных и приемо-сдаточных испытаний различных типов авиационных двигателей по российским, европейским и американским стандартам созданы два закрытых испытательных стенда, а также открытый испытательный стенд общей площадью 60 000 квадратных метров. Только в прошлом году в развитие и модернизацию производства компания вложила 1,5 миллиарда рублей и продолжает работу в этом направлении.

Успешное развитие предприятия вызвало у законодателей немало положительных эмоций. Первый заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту Владимир Клименко: "От имени участников делегации должен сказать, что мы действительно восхищены тем уровнем производства, сервиса, конструкторской мысли, которые увидели. Это действительно очень большое достижение трудового коллектива, так как все было сделано в столь трудные годы". Председатель подкомитета по авиационному транспорту Комитета Госдумы по транспорту Анатолий Лисицын считает, что в регионе, по меркам Москвы, провинции, соз-

дано производство мирового уровня. Он обратил внимание и на другой весьма важный аспект. Довольно часто в последнее время главный упор делался на зарплату. В результате на некоторых производствах сегодня зарплата намного опережает производительность труда — это бич нашей промышленности.

Именно поэтому научно-производственное объединение помимо техперевооружения уделяет особое внимание и подготовке кадров. В ходе визита делегация парламентариев и сенаторов России посетила Рыбинскую государственную авиационно-технологическую академию им. П. А. Соловьева (РГАТА). Ее ректор Валерий Полетаев ознакомил депутатов с результатами программы сотрудничества, в рамках которой НПО "Сатурн" только за прошедшие три года инвестировало в повышение качества обучения студентов, технологическую базу РГАТА 100 миллионов рублей. Программа подготовки подчинена соответствию высоким квалификационным требованиям компании. Студенты проходят обучение на таких же станках, оборудовании, программном обеспечении, что используются на предприятии. При достижении высокого уровня подготовки им гарантирована высококвалифицированная и высокооплачиваемая работа в НПО "Сатурн" после окончания учебного заведения. Так же активно рыбинские двигателестроители сотрудничают с МАИ, МГТУ им. Баумана, Самарским ГАУ. Кроме того, более 300 сотрудников компании прошли обучение в Германии, Швейцарии, Японии на фирмах — производителях поставляемого оборудования.

В совещании помимо депутатов и сенаторов приняли участие руководители Ярославской области, ОАО "НПО "Сатурн", ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". В числе рассмотренных вопросов — состояние, перспективы и законодательное обеспечение политики привлечения и закрепления кадров в оборонно-промышленном комплексе, инновационного развития экономики, структурных преобразований в ОПК и высокотехнологичных отраслях на основе частно-государственного партнерства, как это принято во всех развитых странах мира, развитие оборонных отраслей промышленности, двигателестроения, и в частности НПО "Сатурн".

### ПРИОРИТЕТЫ СЕРИИ

Прошло обсуждение состояния, перспектив и законодательного обеспечения развития отечественной авиационной промышленности на примере проекта самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) и двигателя SaM146. Сертификация авиационного комплекса будет проведена по российским, европейским и американским авиационным правилам, что позволит эксплуатировать региональный самолет без ограничений во всех странах.

Проект не только технический и промышленный. Он приобретает политическое значение, поскольку к числу его активных конкурентов — Bombardier, Embraer — добавились фирмы Японии и Китая с новым проектом. Они планируют в 2010 году выпустить аналогичный региональный самолет. Значит, к тому времени необходимо выйти на уровень выпуска 60 самолетов SSJ 100 в год. Вот почему сегодня необходимы опережающее финансирование и контроль со стороны государства проекта SSJ 100 с двигателями SaM146. В противном случае на мировом рынке Россия потеряет перспективную и весьма емкую нишу региональных самолетов и вложенные средства не окупятся.

### НАША СПРАВКА

*По оценкам экспертов, в ближайшие годы ежегодный рост объема авиаперевозок составит около 5 процентов. По прогнозам ГосНИИ, к 2020 году пассажирооборот может возрасти более чем в 2,5 раза. Именно поэтому двигателестроение — один из самых динамичных секторов мировой экономики. Его ежегодный рост составляет 4–6 процентов. Объемы рынка по послепродажному обслуживанию двигателей за последние пять лет возросли в два раза и к 2006 году составили 13,5 млрд долларов.*

Губернатор Ярославской области Сергей Вахруков по итогам визита парламентариев и сенаторов на НПО "Сатурн" отметил глубину анализа стратегически важного проекта, который поддерживается государством и уже принес первые результаты. Идет реализация весьма непростого проекта. Естественно, он требует значительных ресурсов — технологических, кадровых, финансовых. Финансируется проект государствами — через бюджеты Франции, Российской Федерации — и компаниями-участниками — французской Spessta и российским НПО "Сатурн". Этот проект очень хорошо контролируется правительством, и участие государства в нем просто беспрецедентное, — отметил генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин. — Государство очень хорошо финансирует этот проект. Платит по условиям договора столь же точно, как идут швейцарские часы".

"В этой поездке меня больше всего интересовало, как наши федеральные деньги расходуются и используются, — заявил заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по бюджету и налогам Сергей Штогрин. — В отличие от дорожников, которые использовали в прошлом году около 70 процентов выделенных денег, в НПО "Сатурн" они используются очень эффективно. В этом я убедился сам, именно в такие проекты и надо вкладывать бюджетные деньги, которые потом не только рационально расходуются, но и дают кумулятивный эффект, выводя за собой на новые позиции и другие отрасли, другие предприятия, создавая широкую налоговую базу и умножая доходы в бюджет Ярославской области".

В проекте много проблем и вопросов, связанных с таможенной, с участием министерств и ведомств, которые ведут этот проект, профильных комитетов Госдумы, которые рассматривают бюджет. Сформулированы определенные идеи, надо двигаться дальше, чтобы результат визита депутатов и сенаторов стал максимально полезным для российских предприятий. Поднятые в ходе встречи вопросы характерны и для других предприятий, организаций, которые тоже стараются развить экономику страны, свое производство, но достучаться до Госдумы и Минфина порой не могут. Их решение поможет не только рыбинцам, но и всем остальным.

Как пояснил Владимир Клименко, состоялось деловое обсуждение проблем, связанных с созданием механизмов государственно-частного партнерства. Необходимо сбалансировать интересы государства и негосударственной компании таким образом, чтобы проект не тонул в бюрократических процедурах. Необходимо предложить механизм их быстрого решения, чтобы процессы, в данном случае перевода SaM146 в серию, стали более динамичными. Депутаты

и сенаторы будут поддерживать дополнительное выделение в рамках федеральной программы на серийное производство самолета SSJ 100 и двигателя SaM146 до 2011 года более 8 млрд рублей, такую же сумму выделят предприятия – участники проекта.

#### **НАША СПРАВКА**

*На XII Петербургском международном экономическом форуме Внешэкономбанк и компания "Сухой" с целью финансирования программы разработки SSJ 100, их сертификации и запуска в серийное производство, а также создания системы послепродажного обслуживания подписали два кредитных соглашения на 61 млн долларов и 34 млн евро сроком на 8 лет.*

Анатолий Лисицын предложил высшему совету партии "Единая Россия" взять этот прорывной проект в области авиации и сопутствующих производств под

контроль и продвигать его со стороны Государственной думы.

Состоявшиеся заседания комитетов Госдумы продемонстрировали конструктивную парламентскую поддержку деятельности государственных и частно-государственных структур в высокотехнологическом секторе экономики России. Без сомнения, именно такие действия депутатов и сенаторов помогут отечественным предприятиям более эффективно реализовывать инновационные проекты, обеспечивающие российским структурам динамичное развитие и выход на мировой рынок с высококачественным, конкурентоспособным товаром. Только так можно и нужно перевести приоритеты экономики страны из сырьевого в технологический сектор.

*Юрий АВДЕЕВ*

*источник: газета «Красная звезда»  
18.06.08*

## **СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ ПОЛУЧИЛ СПОЛНА**

### **В "Ростехнологии" войдут 485 предприятий.**

Как стало известно "Газете", уже сегодня президент России Дмитрий Медведев может подписать указ об имущественном взносе в капитал госкорпорации "Ростехнологии". В конце прошлой недели проект указа согласовали в последнем профильном министерстве – Минпромторговли, а незамедлительно после этого – и в правительстве. "Насколько я знаю, документ уже внесен в администрацию президента", – заявил в минувшую пятницу первый вице-премьер Игорь Шувалов, который в последнее время все активнее торопил глав профильных министерств и ведомств согласовать документ.

По данным источника "Газеты" в правительстве, "Ростехнологии" добились практически всего, на что рассчитывали. Список предприятий, который в одно время распух с 250 ФГУПов и ОАО до 600, претерпел лишь незначительные изменения. "Кое-что вычеркнуто из списка, но не все, что хотел Минфин", – заявил источник "Газеты", но не смог уточнить, какие именно предприятия остались в окончательном варианте проекта указа, а какие были исключены.

В начале июня вице-премьер и глава Минфина Алексей Кудрин выступил резко против передачи "Ростехнологиям" ряда гражданских активов. Он предложил исключить из списка около 70 предприятий, в том числе ОАО "КамАЗ", ОАО "Завод по производству труб большого диаметра", ОАО "Автодизель" и ОАО "Металлист". Во-вторых, по мнению Кудрина, в списке "Ростехнологий" фигурируют явно непрофильные объекты недвижимости, в частности особняк 1917 года постройки, расположенный напротив Кремля на Софийской набережной, комплекс госдач "Сосновка-5" в Троице-Лыково и несколько объектов в районе Пушкинской площади. И в-третьих, Алексей Кудрин предложил не передавать госдоли в ряде российско-монгольских (например, "Эрдэнэт") и российско-

вьетнамских СП на баланс "Ростехнологий", а устроить открытый аукцион с привлечением профильных частных инвесторов, таких как "Норникель", УГМК и других, что было бы гораздо эффективнее с точки зрения привлечения инвестиций и развития бизнеса. То же самое предлагала и глава Минэкономразвития Эльвира Набиуллина, но в более обтекаемой форме. Она требовала обосновать целесообразность передачи в госкорпорацию ряда активов, которые осуществляют деятельность в уже сложившейся конкурентной среде и продукция которых не связана с поставками для нужд обороны и безопасности.

Тем не менее, по данным "Газеты" из источника, близкого к "Ростехнологиям", претензии Минфина и Минэкономразвития практически не были учтены. В окончательном списке – 485 предприятий. "Найден компромисс. Решено оставить в списке те гражданские предприятия, которые производят продукцию двойного назначения. И даже то, что в итоге было секвестрировано, будет включено в состав "Ростехнологий", но немного позже", – уверенно заявил источник, однако не пояснил, какие именно предприятия были исключены, а какие остались в списке.

Проект указа об имущественном взносе в госкорпорацию должен был появиться еще в конце 2007 года, в месячный срок после формирования "Ростехнологий" (федеральный закон от 23 ноября 2007 года), но был заторможен из-за межведомственных согласований. Идею создания "Ростехнологий" активно поддерживал в прошлом году тогда еще президент России, а ныне премьер Владимир Путин, которого с главой госкорпорации Сергеем Чемезовым связывает давняя личная дружба.

*Евгений БЕЛЯКОВ*

*источник: газета «Газета»  
23.06.08*

## БИТВА ЗА МОТОРЫ

**НПО "Сатурн" обратилось в ФАС за разрешением увеличить пакет акций в УМПО до контрольного. Того же добивается и "Оборонпром".**

На прошлой неделе Федеральная антимонопольная служба получила ходатайство НПО "Сатурн" о разрешении увеличить пакет акций в Уфимском моторостроительном производственном объединении (УМПО) до 51 %, рассказал начальник управления ФАС Алексей Ульянов. Ранее о планах подать такую заявку "Ведомостям" говорил гендиректор и совладелец "Сатурна" Юрий Ласточкин.

НПО "Сатурн" — машиностроительная компания. Выручка — 10,37 млрд руб. (РСБУ, 2007 г.). Чистая прибыль — 1,98 млрд руб. Капитализация — \$ 334,6 млн (RTS Board). Акционеры: Росимущество — 37 %, гендиректор Юрий Ласточкин и менеджмент — около 57 %.

Уфимское моторостроительное производственное объединение — производитель авиационных двигателей. Выпускает турбореактивные двигатели для самолетов Су-27, Су-30, Су-25, узлы для вертолетов Ка-27, Ка-28, Ка-32, Ми-26. Выручка — 15,83 млрд руб. (2007 г., РСБУ). Чистая прибыль — 426,51 млн руб. Капитализация — \$ 444 млн (РТС). Акционеры (на 31 марта): НПО "Сатурн" — 15,98 % голосующих акций (19,98 % капитала), ООО "Машиностроитель" — 14,8 %, ООО "Союз АДС" — 18 %, Roinco Enterprises — 9,5 %, у правительства Башкирии "золотая акция". Сейчас у "Сатурна" 19,98 % акций УМПО (16 % голосов). Этот пакет был приобретен в 2007 г. за \$ 81 млн. У кого "Сатурн" намерен приобрести 31 % акций УМПО, Ульянову не известно. Гендиректор УМПО Александр Артюхов знает о планах "Сатурна", но комментировать их не стал, отметив лишь, что относится к ним положительно и работа по объединению компаний продолжается.

В НПО "Сатурн" на запрос "Ведомостей" не ответили. Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко полагает, что Ласточкин рассчитывает приобрести акции УМПО у его дочерних компаний,

подконтрольных менеджменту предприятия. Представитель ФАС говорит, что служба, скорее всего, не одобрит "Сатурну" сделку: в ходатайстве не раскрыта информация о бенефициарах НПО. Пока запрос рассматривается. На контроль над УМПО претендует и госхолдинг "Оборонпром", который сейчас формирует Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК). Согласно подписанному в апреле указу президента "Оборонпром" должен получить контрольные пакеты всех входящих в корпорацию предприятий. И "Сатурн", и УМПО должны войти в ОДК. В начале мая структура госхолдинга — ОАО "Сатурн" — приобрела 19,27 % акций УМПО (с учетом допэмиссии) за 3,14 млрд руб. у компании "Объединенные финансы". По словам гендиректора "Оборонпрома" Андрея Реуса, сейчас снова готовится покупка акций предприятия (около 9 %). У кого будет приобретен этот пакет и за какую сумму, он не уточнил, но источник, близкий к компании, говорит, что продавцом станет Roinco Enterprises (структура "Тройки Диалог", купила 9,52 % УМПО на рынке в интересах "Оборонпрома"). Заявка от ОАО "Сатурн" на увеличение доли в УМПО сейчас находится на рассмотрении в ФАС, сказал представитель службы.

Ласточкин выступает против включения его компании и уфимского завода в ОДК. Представитель "Оборонпрома" называет ходатайство НПО "Сатурн" в ФАС "продолжением контрпродуктивных действий "Сатурна", идущих вразрез с госполитикой в сфере двигателестроения", обещая, что "Оборонпром" продолжит консолидацию контрольных пакетов акций двигателестроительных предприятий, в том числе УМПО, в соответствии с поручением правительства.

Росимущество в Федеральном арбитражном суде Уральского округа оспаривает приватизацию 25 % акций УМПО, из которых 19,98 % купил "Сатурн".

*Анастасия ДЕНИСОВА*

*источник: газета «Ведомости»  
23.06.08*



# БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните  
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **93**  
и вышлите ее факсом по номеру,  
указанному в заявке.



## ВПЕРЕДИ — КОНЦЕРН ПВО "АЛМАЗ-АНТЕЙ"

### Рэнкинг предприятий оборонно-промышленного комплекса в 2007 году.

Центр анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) подвел итоги деятельности крупнейших предприятий российского оборонно-промышленного комплекса в 2007 году. На протяжении последних нескольких лет первое место в рэнкинге с большим отрывом от конкурентов занимает Концерн ПВО "Алмаз-Антей" — ведущий оборонный холдинг страны.

### ТРАНСПАРЕНТНОСТЬ

Как отмечают эксперты ЦАСТ, в 2007 году произошло резкое ухудшение ситуации в области информационной открытости компаний ОПК. Прежде всего это выражается в отсутствии данных по кораблестроительным предприятиям, а также РСК "МиГ" и "Уралвагонзаводу", которые в течение последних лет присутствовали в составе рэнкинга. Что касается кораблестроительной отрасли, то наряду с традиционно закрытыми предприятиями (например, Амурским судостроительным заводом и "Севмашпредприятием") в 2007 году не предоставили свои данные и такие обычно открытые судостроительные заводы, как "Балтийский завод" и "Северная верфь".

Случаи, когда информационная закрытость предприятий оправданна, довольно редкие. Например, такую необходимость можно с оговорками признать за "Севмашем" (по причине производства в интересах МСЯС) и Амурским судостроительным заводом (строительство привлекающей всеобщее внимание ПЛАРК пр. 971И "в интересах ВМФ РФ"). Отказ же предоставлять финансовые данные, как правило, свидетельствует либо о серьезных проблемах на предприятии, либо о неэффективной работе служб по связям с общественностью. Отсутствие информации по "Севмашпредприятию" негативно сказывается на репрезентивности первой десятки рэнкинга. Скорее всего, это предприятие, которое ведет масштабные работы по строительству подводных крейсеров стратегического назначения в интересах ВМФ РФ, а также переоборудует авианесущий крейсер "Адмирал Горшков" для ВМС Индии, должно было бы присутствовать в первой пятёрке рэнкинга.

Отсутствие информации от РСК "МиГ", вероятнее всего, объясняется тем, что юридическая ситуация с возвратом Алжиром 15 истребителей МиГ-29СМТ/УБТ остается неурегулированной. Соответственно не ясно, как отображать в бухгалтерском учете поставленные в эту страну, но затем возвращенные истребители. Наконец, вызывает сожаление отсутствие информации об объемах выручки "Уралвагонзавода".

Это предприятие в 2007 году поставляло танки Т-90С в Алжир и с высокой степенью вероятности должно занять позицию в конце первой десятки по выручке от реализации ПВН и традиционно высокое (возможно, второе) место в рэнкинге по общей выручке.

### ОСНОВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

#### 1. Год авиации

Главной особенностью рэнкинга 2007 года стало безусловное доминирование компаний, связанных с производством авиационных вооружений и техники, а также средств ПВО. В первой десятке рэнкинга лишь две компании — Концерн ПВО "Алмаз-Антей" и тульское КБП — не находятся в авиационном сегменте. Из восьми компаний первой десятки, представляющих авиационный сегмент, семь связаны с производством истребителей семейства Су-30, их бортового оборудования, двигателей или авиационных средств поражения, которые используются Су-30. Эта ситуация логично отражает тот факт, что в прошедшем 2007 году были осуществлены рекордные передачи на экспорт истребителей Су-30, которые поставлялись в Индию (16 единиц Су-30МКИ и 8 технологических комплектов для лицензионной сборки), Венесуэлу (12 Су-30МК2В), Малайзию (10 единиц Су-30МКМ) и Алжир (4 единицы Су-30МКИ (А)). Стоит отметить и тот факт, что второй год подряд высокую позицию в рэнкинге занимает ОАО "Вертолеты России", что также является следствием стабильно растущего производства боевых и транспортных вертолетов на Казанском вертолетном заводе и Улан-Удэнском авиационном заводе. Впервые за много лет в рэнкинг не вошла корпорация "МиГ", которая не предоставила данных о своей выручке за прошедший год.

Беспрецедентное доминирование компаний авиационного сектора связано не только с экспортными успехами "Сухого", но и с одновременным провалом в судостроительном сегменте: в двадцатке не представлено ни одно судостроительное предприятие. В значительной степени это объясняется отсутствием данных по "Севмашпредприятию", которое ведет широкомасштабные работы как в интересах ВМФ РФ, так и по линии военно-технического сотрудничества. Значительный объем работ ведется также на "Адмиралтейских верфях", где строятся подводные лодки для алжирских ВМС. Но, помимо резкого ухудшения положения с прозрачностью в компаниях отрасли, есть и объективные причины снижения представительства судостроительного сегмента в Топ-20. Большие экспортные контракты на поставку в Китай эсминцев и подводных лодок завершены. Выполнение контракта по строительству трех новых фрегатов для Индии на калининградском "Янтаре" еще не вступило в полную силу. А российский ВМФ, по всей видимости, не считает приоритетной задачей финансирование заложенных на "Северной верфи" и Амурском судостроительном заводе надводных кораблей нового поколения.

#### 2. Рост объемов производства и структура роста

В 2007 году продолжался рост объемов производства всех вошедших в рэнкинг компаний, причем особенно сильно выросли показатели лидеров рэнкинга —

Концерн ПВО "Алмаз-Антей" (с 62 до почти 80 млрд рублей), АХК "Сухой" (с 19,5 до 47,6 млрд рублей), корпорации "Иркут" (с 17 до 31 млрд рублей) и корпорации "Тактическое ракетное вооружение" (с 19 до 28,4 млрд рублей). Существенный рост объемов выручки наблюдается также у тульского КБП (с 9,7 до 12,7 млрд рублей), ОАО "Сатурн" (с 8 до 15,8 млрд рублей) и ОАО "Завод им. Дегтярева" (с 4,6 до 6,8 млрд рублей). Средний рост общей выручки по Топ-20 составил около 16 %, то есть лишь немногим выше потребительской инфляции и значительно ниже роста цен на товары производственного назначения, особенно металлы. В то же время рост производства продукции военного назначения составил в среднем по Топ-20 более 25 %.

В 2007 году не получила развития тенденция двух-трех предыдущих лет, которая заключалась в постепенном, хотя и медленном увеличении доли внутреннего заказа и производства гражданской продукции. Из числа лидеров рейтинга доля экспорта продолжала падать лишь у Концерн ПВО "Алмаз-Антей", что свидетельствует о наличии крупного гособоронзаказа на средства ПВО, а также у ОАО "Корпорация "Аэрокосмическое оборудование", которое также заметно увеличило долю гражданского производства. Вообще указанная корпорация "КАО" традиционно отличается хорошо сбалансированной структурой выручки, имея высокую долю производства гражданской продукции на внутренний рынок. На наш взгляд, возобновление роста доли экспорта и военного производства объясняется всплеском поставок истребителей Су-30 в интересах инозаказчиков. Рекордные передачи Су-30 за рубеж обеспечили настолько резкий рост выручки лидеров рейтинга, что не имеющие крупных экспортных контрактов предприятия и компании (главным образом судостроительные) вообще оказались не представлены в рейтинге. Таким образом, главным драйвером роста объемов выручки участников рейтинга в 2007 году являлось производство на экспорт.

### 3. Развитие процессов создания корпораций

Все компании первой десятки либо уже являются корпорациями, созданными на основе объединения нескольких экономических субъектов, либо находятся в процессе создания такого рода корпоративных структур. К числу первых относятся Концерн ПВО "Алмаз-Антей", АХК "Сухой", НПК "Иркут", КТРВ, КАО и ОАО "Вертолеты России". К числу вторых — находящиеся в процессе слияния УМПО и НПО "Сатурн"; КБП, на основе которого создается холдинг по производству ракетного вооружения сухопутных войск; ММПП "Салют", создающее корпоративную структуру с Омским МПО им. Баранова. Большинство участников второй десятки также вовлечены в процессы корпоративного строительства. Более того, некоторые участники рейтинга, уже являясь состоявшимися корпорациями, принимают участие в создании корпоративных структур более высокого порядка. Так, авиационные компании должны стать составными частями ОАК, а ОАО "Вертолеты России" контролируется корпорацией "Оборонпром", которая, в свою очередь, станет дочерней компанией "Ростехнологий". Хотя такая ситуация создает определенные методологические проблемы при составлении рейтинга, она прежде всего свидетельствует об интенсивном развитии процессов корпоративного строительства и консолидации в российском оборонно-промышленном комплексе.

## АНАЛИЗ ПО КОМПАНИЯМ (ТОП-5 ПО ВОЕННОЙ ПРОДУКЦИИ)

### Концерн ПВО "Алмаз-Антей"

Третий год подряд лидирующую позицию в рейтинге занимает Концерн ПВО "Алмаз-Антей". Концерн отличается не только большими объемами выручки, но и высокими темпами роста производства. Вероятно, концерн является одним из немногих среди российских производителей обычных вооружений получателей выгоды от роста гособоронзаказа, в рамках которого ведутся НИОКР и начато серийное производство ЗРС С-400 и других систем ПВО. В пользу этого предположения говорит и довольно низкий для ведущих российских компаний ОПК процент выручки от экспорта (56 %), по этому показателю концерн стал одной из немногих компаний, сохранивших в 2007 году тенденцию к увеличению доли выручки от поставок на внутренний рынок. Кроме того, в 2007 году, по некоторым сообщениям, концерн поставил инозаказчику партию ЗРС С-300ПМУ2. Можно предполагать, что в 2008 году выручка концерна как минимум не уменьшится и компания останется ведущим российским производителем продукции военного назначения. Несмотря на резкий рост выручки, численность персонала продолжает медленно снижаться, что свидетельствует об оптимизации производства и техническом перевооружении предприятий, входящих в состав концерна.

### АХК "Сухой"

Лидером по темпам роста объемов выручки от реализации продукции военного назначения стала в 2007 году компания "Сухой". Прежде всего это объясняется большими объемами экспорта истребителей семейства Су-30 различных модификаций. Однако в структуре выручки компании заметную долю (почти 30 %) занимают продажи на внутреннем рынке. Речь идет о работах по ремонту истребителей Су-27 и их модернизации по стандарту Су-27СМ на КНААПО, а также постройке истребителей-бомбардировщиков нового поколения Су-34 на НАПО, где также проводятся работы по модернизации фронтовых бомбардировщиков Су-24.

По объемам производства военной продукции в 2007 году холдинг "Сухой" занял в рейтинге ЦАСТ первое место среди авиастроительных компаний, увеличив свою выручку в 2007 году, по официальным данным компании, более чем в два раза по сравнению с предыдущим годом.

Оценку экспортного потенциала "Сухого" в начале текущего года дала авторитетная в области военного авиастроения американская компания "Форкаст Интернэшнл" (Forecast International). Согласно ее прогнозу в период с 2008 по 2012 г. российская компания может произвести 177 истребителей, что составит более 12 процентов мирового рынка этого класса боевых машин.

### НПК "Иркут"

Корпорация "Иркут" почти удвоила объем выручки, которая была обеспечена поставками большого количества Су-30 и технологических комплектов в Индию, Малайзию и Алжир. Можно предполагать, что и в текущем году корпорация сохранит большие объемы

мы выручки за счет продолжения поставок в те же страны. Кроме того, в 2008 году должны начаться поставки Як-130 в российские ВВС.

#### КТРВ

Корпорация "Тактическое ракетное вооружение" второй год значительно увеличивает объемы выручки. Это увеличение идет параллельно с ростом поставок на экспорт авиационной техники. По всей видимости, имеются и контракты на поставку больших партий авиационных средств поражения и противокорабельных ракет и для вооружения ранее поставленных самолетов и кораблей. Тем не менее в производстве корпорации высока и доля продукции на внутренний рынок — более 43 %.

#### ОАО "Вертолеты России"

ОАО "Вертолеты России" впервые вошло в первую пятерку рейтинга, что является следствием стабильно

растущего производства российских боевых и транспортных вертолетов. Как известно, в 2007 году было произведено более 120 вертолетов. При этом составители рейтинга не учитывали в выручке "Вертолетов России" показателей "Роствертола" (который пока не контролируется "Вертолетами России") и производителей вертолетных агрегатов (с целью избежать двойного счета в рамках одной компании). Есть все основания полагать, что в последующие годы, когда ОАО "Вертолеты России" станет обладателем контрольного пакета "Роствертола" и предприятий по производству вертолетов "Камов", данная компания сохранит свою высокую позицию в рейтинге. Этому будет также способствовать предполагаемый рост производства вертолетов до 150–180 единиц в год.

Геннадий ПУЛИН

источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
25.06.08

## "СОКОЛ" ПОДЕЛИЛСЯ ЗАКАЗОМ С "ИРКУТОМ"

### Иркутский авиазавод соберет Як-130 для Алжира.

Производством учебно-боевых самолетов Як-130 параллельно с нижегородским авиазаводом "Сокол" занялась научно-производственная корпорация "Иркут". Иркутский авиационный завод приступил к сборке Як-130 для поставок в Алжир, тогда как "Сокол" производит машины данного типа для Министерства обороны России. Таким образом Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), куда входят предприятия, продолжает перераспределять контракты среди своих производственных площадок.

Соглашение о приобретении 16 самолетов Як-130 для ВВС Алжира было подписано в марте 2007 года в ходе визита Владимира Путина в североафриканскую страну. Согласно контракту ОАО "Иркутский авиазавод" (входит в ОАК, чистая прибыль в 2007 году — 3,9 млрд руб.) должно поставить первые восемь Як-130 в 2008 году, остальные предполагается собрать в 2009 году. Подготовка к сборке учебно-боевых самолетов на иркутском предприятии началась весной 2007 года. По словам президента "Иркута" Олега Демченко, в целом корпорация намерена поставить российским и иностранным заказчикам около 150 Як-130 в ближайшие три — пять лет.

Як-130 разработан ОКБ им. Яковлева и предназначен для обучения и совершенствования навыков пилотов, летающих на Су-30, МиГ-29, F-16. Самолет оснащен двумя турбореактивными двигателями и способен нести до 3 т боевой нагрузки. Максимальная дальность полета Як-130 без дополнительных баков — 2 тыс. км, практический потолок — 12,5 км, максимальная скорость — 1 тыс. км/ч. Ранее планировалось, что Як-130 для Алжира будет собирать ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (завод уже приступил к сборке этих машин для Минобороны России, пока речь идет о поставке российским ВВС установочной партии из 12 машин до 2010 года). Экспортный контракт

в Иркутск руководство ОАК перевело в связи с загруженностью "Сокола".

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" зарегистрировано 22 сентября 1994 года, предприятие построено в 1932 году. "Сокол" специализируется на производстве и обслуживании истребителей семейства "МиГ", учебно-боевых самолетов Як-130. С февраля 2006 года входит в ОАК. Выручка предприятия в 2007 году составила 3,46 млрд руб., чистый убыток — 14,24 млн руб.

Отраслевые эксперты отмечают, что таким образом Объединенная авиастроительная корпорация перераспределяет контракты среди своих производственных площадок, сужая их специализацию. Как ожидается, иркутский авиазавод будет собирать Як-130 как для экспорта, так и для поставок Военно-воздушным силам России, а нижегородский — полностью сосредоточится на выпуске "МиГов" в связи с постепенным сокращением их производства в Москве.

Стоимость одного Як-130 аналитик "Тройки Диалог" Геннадий Суханов оценивает примерно в \$ 10–15 млн в зависимости от комплектации. Таким образом, "Иркут" от продажи самолетов только в Алжир сможет выручить \$ 160–240 млн. "Як-130 — действительно дешевая машина. Для сравнения: цена многоцелевого самолета "Су" начинается с \$ 50 млн, "МиГа" — с \$ 40 млн. Однако заключению экспортных контрактов на Як-130 пока мешает один факт: Минобороны РФ еще не эксплуатирует ни одного такого самолета. А значит, иностранные заказчики не могут увидеть самолет в действии и оценить его преимущества", — заключает эксперт. Аналитик "Брокеркредитсервиса" Севастьян Козицын полагает, что рынками сбыта продукции иркутского предприятия в первую очередь станут азиатские страны: "В Европе вряд ли будут покупать Як-130, так как он не вписывается в стандарты НАТО".

источник:  
газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»  
17.06.08

## УХОДЯТ, ЧТОБЫ ВЕРНУТЬСЯ

### Европейцы продают долю в "Иркуте", но хотят купить ОАК.

Европейский аэрокосмический концерн EADS заявил, что по-прежнему стремится стать акционером российской Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), хотя и продает принадлежащий ему пакет акций ОАО "НПК "Иркут", который, как предполагалось ранее, мог быть обменян на акции ОАК. "В настоящий момент EADS продает акции корпорации "Иркут" с целью приобретения соответствующего пакета акций ОАК после запланированного завершения финансовой оценки корпорации, что позволит технически осуществить подобную сделку", — говорится в сообщении EADS.

Концерн приобрел 10 % акций "Иркута" в декабре 2005 года за 50 млн евро. Продажа этого пакета осуществляется в рамках объявленной в марте оферты ОАК по выкупу акций "Иркута" у акционеров, не желающих воспользоваться возможностью обменять их на акции ОАК. (Акционеры "Иркута", которые свои ценные бумаги не продадут, как раз и смогут превратиться в совладельцев ОАК посредством обмена акций.)

Исходя из цены выкупа одной акции "Иркута", основанной на оценке Ernst & Young, десятипроцентный пакет акций корпорации стоит около 2,16 млрд руб., или 58,88 млн евро. Таким образом, за два с лишним года держания этих ценных бумаг EADS заработал около 9 млн евро. Для многонационального холдинга с выручкой 39,1 млрд евро в 2007 году это более чем скромная сумма. Впрочем, EADS уверяет, что его интерес к "Иркуту" и к российскому авиапрому в целом никогда не был спекулятивным, а исключительно стра-

тегическим. "EADS рассматривает российскую авиакосмическую отрасль в качестве своего ключевого партнера", — говорится и во вчерашнем заявлении.

Техническая возможность провести обмен акций "Иркута" на акции ОАК пока отсутствует, поскольку оценка активов ОАК в том виде, в каком она существует сегодня, еще не проведена. Пресс-секретарь ОАК Максим Сысоев вчера сказал "Времени новостей", что эта оценка, вероятно, будет проведена до конца года. Соответственно EADS сможет приобрести бумаги ОАК на биржевом рынке, когда они там появятся, то есть в конце этого или в начале 2009 года. Кроме того, в 2010 году ОАК планирует публичное размещение своих акций (IPO). Это даст EADS еще одну возможность войти в число акционеров ОАК.

EADS пока публично не называет размер пакета ОАК, который она желала бы приобрести. Во вчерашнем заявлении он лишь назван "соответствующим" (размеру доли концерна в капитале "Иркута". — Ред.). Разумеется, пропорцию этого "соответствия" можно будет определить лишь после проведения оценки активов ОАК. В качестве примерного ориентира можно использовать лишь следующий прецедент: в 2006 году менеджеры "Иркута", близкие к нынешнему президенту ОАК Алексею Федорову, за принадлежавшие им 38,22 % акций "Иркута" получили около 10 % акций ОАК. Правда, с тех пор активы ОАК увеличились. Насколько именно — до проведения новой оценки не известно.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»  
19.06.08

## SUPERJET 100 НЕ СПАСЕТ СИТУАЦИЮ В ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ РОССИИ

### "Промоушн-акция" российской новинки гражданского самолетостроения Superjet 100 вновь стала набирать обороты: комитет Госдумы по транспорту предложил лидирующей партии взять под контроль реализацию проекта Superjet 100.

На официальном сайте проекта Superjet 100 появилась информация об очередных летных испытаниях этого самолета на этой неделе в небе у Комсомольска-на-Амуре. И после этих испытаний Superjet 100 подвергнется комплексу проверок в подмосковном Жуковском (по плану это произойдет в июле) и Сибирском научном институте авиации.

Мы помним, как еще лет пять назад, правда, без такого масштабного ажиотажа, расхваливались "Туполевы" — 204-й и 214-й. Что это самолеты будущего

нашего отечественного авиапрома (речь, конечно, о машинах гражданской авиации. — Прим. авт.). Но что-то отказываются крупные российские авиаперевозчики от отечественных машин, все чаще предпочитая "арбузы из Тулузы"\* или бэушные "боинги".

И вообще — насколько он необходим нам, обычным беспартийным пассажирам-потребителям, этот 100-й Superjet? Особенно тем, у кого большинство полетов как раз не "регионального значения", а дальнего? О проблеме самолетостроения в нашей стране рассказывает Виталий Архипенко, генеральный директор авиапредприятия "Алтай". По его мнению, сейчас очень остро стоит вопрос о дефиците в стране воздушных судов:

— Отечественных самолетов практически не осталось, всего несколько десятков Ту-154. Да и слишком они затратны для авиаперевозчиков, и в плане экономической эффективности им гораздо выгоднее эксплуатировать зарубежную технику. Тот же Ту-154 из Бар-

наула до Москвы "съедает" 24 тонны керосина, а А320 — всего 8 тонн. Разница ощутима. Поэтому авиакомпания стараются приобретать зарубежные лайнеры. Но ведь и их на рынке практически нет! Ни Boeing, ни Airbus. Это большая проблема. Уже в нынешнем, 2008 году на рынке России ощущается нехватка воздушных судов. Новых, российских на подходе нет. Проекты Ту-204, Ту-214 как-то потихоньку "заглохли". Да, много говорят про Superjet 100. Но первый "штучный" экземпляр его появится не раньше 2009 года. И в год планируется собирать по четыре самолета. Что значит для такой страны эти "штуки"? И потом, это самолет, скажем, мелкого класса — ведь на борту могут лететь

порядка 100 человек. Получается, Superjet 100 просто станет современной заменой Ту-134. Не более того.

Тем не менее, всем нам хотелось бы верить в светлое будущее отечественного авиапрома, чтобы не получилось как в анекдоте: "В связи с ремонтом аэропорта самолеты будут улетать с вокзала".

\*"Арбуз" — на слэнге летчиков — Airbus, которые собирают во Франции.

Лариса ВАСИЛЬЕВА

источник: сайт «Алтапресс»  
18.06.08

## ПОСЛЕДНЯЯ ПЯТЕРКА

### Через два года самарский "Авиакор" прекратит производство самолетов Ту-154М. К 2010 г. завод выпустит последние пять лайнеров, за которые рассчитывает получить до \$ 100 млн.

О прекращении выпуска Ту-154М в 2010 г. сообщил 10 июня в Запорожье на заседании межгосударственного координационного совещания по вопросам российско-украинского сотрудничества в области авиационного двигателестроения заместитель генерального директора ОАО "Авиакор — авиационный завод" Александр Гусев. Серийное производство этих самолетов началось в 1984 г.

200 Ту-154М эксплуатируются сейчас в 71 авиакомпании Европы, Африки и Азии, по данным компании "Туполев".

ОАО "Авиакор — авиационный завод" входит в группу "Базовый элемент" Олега Дерипаски. Выручка — 493,972 млн руб., чистый убыток — 438,947 млн руб. (за 9 месяцев 2007 г., данные компании).

Председатель совета директоров завода Игорь Гаривадский рассказал "Ведомостям", что за оставшееся время предприятие построит пять самолетов по уже заключенным контрактам. Сейчас достраиваются два самолета, которые будут переданы заказчикам — "российским госструктурам" — до конца года. Дальнейшее производство Ту-154М нерентабельно — модель морально устарела, объяснил Гаривадский.

Последние два построенных "Авиакором" Ту-154М приобрели Федеральная служба безопасности (в 2006 г.) и правительство Самарской области (в 2007 г.), рассказал Гаривадский. По словам генерального директора консалтингового агентства Infomost Бориса Рыбака, Ту-154М может стоить от \$ 13 млн ("если собирают из комплектующих, оставшихся на предприятии с советских времен") до \$ 20 млн ("если строить из новых деталей"). Из каких комплектующих "Авиакор" соберет последние самолеты Ту-154М, Гаривадский не сказал. Для сравнения: каталожная цена SuperJet 100 корпорации "Сухой" (среднемагистрального, так же как и Ту-154М) — \$ 28,9 млн.

"Новые Ту-154М могут быть выпущены только для государственных нужд, — считает гендиректор UTair Андрей Мартиросов. — Трудно представить, что кто-то из коммерческих эксплуатантов купит сейчас эти самолеты". Ту-154М расходует 5 т керосина в час и, чтобы

окупить затраты, за рейс он должен перевозить 220–250 пассажиров при максимальной сейчас вместимости 160 человек, аргументирует Мартиросов.

Эксплуатация Ту-154М невыгодна при сегодняшней цене на авиатопливо, соглашается пресс-секретарь Минтранса Тимур Хикматов. Стоимость керосина в цене билета на этот самолет составляет 60 %, говорит он. Для сравнения: у Boeing 737 — 30 %.

Ту-154М неинтересны таким авиакомпаниям, как "Аэрофлот", "Трансаэро", "Сибирь" или "ВИМ-Авиа", которые активно закупают иностранную авиатехнику или оформляют "опционы" на Superjet 100, говорит Рыбак. Но маленькие авиакомпании могут ими заинтересоваться, добавляет он. А один из топ-менеджеров компании "Туполев" считает, что Ту-154М рано списывать со счетов: некоторые аэропорты России по техническим характеристикам не могут принимать Boeing и Airbus. Ту-154М будут эксплуатироваться на внутренних авиалиниях еще в течение 10–12 лет, считает собеседник "Ведомостей".

По словам Гаривадского, после окончания производства Ту-154М "Авиакор" продолжит их ремонт. "У нас нет прогнозов по количеству ежегодных ремонтов, но "Авиакор" останется основным центром техобслуживания", — сказал он. В 2007 г. на "Авиакоре" отремонтировано семь Ту-154М. По данным отчета за III квартал 2007 г., компания заработала на капитальных ремонтах этих самолетов 144,873 млн руб. Договоры на ремонт в 2007 г. были подписаны с авиакомпаниями "Словакия", "Авиаэнерго", "Киргизия", "Самара", "Брасс холдинг", "Джетти", "Якутия".

Рыбак уверен, что на ремонтные услуги "Авиакора" не будет "огромного спроса". По его словам, основные конкуренты "Авиакора" на этом рынке — Внуковский авиаремонтный завод, "который делает намного качественнее", и Минераловодский авиаремонтный завод, "который ремонтирует дешевле".

Кроме того, "Авиакор" занимается выпуском самолетов Ан-140, а также ремонтом, сервисным обслуживанием и поставкой запчастей к ним. Ранее Гаривадский говорил, что в 2007 г. построено два Ан-140 для авиакомпании "Якутия" и строится еще 18 самолетов (заказчиков он не назвал).

Екатерина НАЗАРОВА

источник: газета «Ведомости — Поволжье»  
16.06.08

## С. КРАВЧЕНКО: "ЦЕНА ВХОЖДЕНИЯ В ЭЛИТУ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ ЧРЕЗВЫЧАЙНО ВЫСОКА"

**7 июня 2008 года корпорация Boeing и российская Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) подписали соглашение о расширении сотрудничества в области гражданской авиации, которое теперь будет включать в себя проведение образовательных и обучающих программ для предприятий, входящих в состав ОАК.**

О сотрудничестве Boeing и ОАК ходит немало слухов, но немногие знают, в чем же суть такого стратегического партнерства. Для прояснения ситуации мы направились в московский офис корпорации Boeing. Президент Boeing в России и странах СНГ Сергей Кравченко поделился "секретами" сотрудничества корпорации и ОАК с главным редактором AVIA.RU Романом Гусаровым.

— Сергей Владимирович, я благодарен Вам за согласие дать интервью нашему изданию. Мы много и часто пишем о деятельности Boeing в России, но и для нас есть темы, которые до сих пор наполнены самыми невероятными слухами. Я имею в виду сотрудничество Boeing и ОАК, и в частности по программе SJS 100. Нет смысла сейчас перечислять все сплетни, которые муссируются вокруг этой программы. И, может быть, сегодня настало время немного приоткрыть завесу тайны, если она вообще существует. Давайте вернемся на 6 лет назад и начнем с самого начала. С чего началось сотрудничество Boeing и "Сухого", какие были договоренности тогда и в чем оно заключается сегодня?

— История всего этого проекта — она у меня здесь зафиксирована (Сергей Владимирович показывает мне фотографии на стенах своего кабинета). Это была первая встреча на тот момент президента "Boeing — Гражданские самолеты" Алана Малали и Михаила Погосяна, 22 июля 2002 года, фактически это было ровно 6 лет назад. В то время Boeing еще не разрабатывал программу 787, а мы заявляли о разработке самолета "Соник-Крузер", который должен был летать со скоростью почти 1 Мах. Тогда у нас уже был конструкторский центр в Москве и еще не существовало Объединенной авиастроительной корпорации, а Михаил Погосян принял решение создавать первый гражданский авиационный лайнер новой России. Его предварительные исследования рынка говорили о том, что этот самолет должен быть размерности от 65 до 95 пассажиров, что по нашей терминологии называется региональным самолетом. На самом деле этот самолет,

который он задумал, не является региональным самолетом потому, что региональный самолет — это самолет малой размерности, который летает на малые расстояния. Он задумал самолет, как Ту-134 и Як-42, который летал бы достаточно далеко, например из Москвы в Екатеринбург, то есть летал бы на тех маршрутах, которые сегодня обслуживаются самолетами узкофюзеляжного класса, типа В-737, А-320, но с относительно малыми пассажиропотоками. Учитывая перспективы развития стратегических отношений между Россией и американской гражданской авиацией, он обратился к нам.

Я хорошо помню, как организовывалась первая встреча руководства "Сухого" и Boeing. На ней речь шла о том, где же все-таки, в дополнение к тогда уже полностью развернутому сотрудничеству в области технологий, инфраструктуры, науки, инжиниринга, найти платформу, на которой можно было бы действительно сотрудничать на новом уровне. Совершенно точно, самолет, который предлагал "Сухой", не входил в линейку самолетов Boeing. Это и облегчило такое сотрудничество, и, в то же время, накладывало на него определенные ограничения в связи с тем, что мы не работаем в нише самолетов до 100 пассажиров. Мы не можем, да и не должны были и не могли участвовать в этом проекте по схемам, которые сейчас действуют в программе Boeing 787, что называется, "полное партнерство". "Сухим" была предложена схема, с которой мы согласились, и впервые в своей истории Boeing принимает участие в создании не своего самолета.

Мы говорим, что наша скромная роль в этом проекте — консультировать "Сухой", но если вы спросите "Сухого" о роли Boeing, то они скажут вам, что мы были на этом проекте с самого начала, что если бы Boeing не вошел в эту программу в эти годы, было бы очень трудно привлечь к сотрудничеству других лидеров мировой авиационной индустрии. Об этом, в частности, они говорили на прошедшем недавно экономическом форуме в Санкт-Петербурге. Вы знаете, что в этом проекте совершенно уникальное сотрудничество в области создания двигателей. Когда "Снекма" и "Сатурн" сделали совместное предприятие, "Снекма" стала рискоразделяющим партнером проекта. Я думаю, что приглашение к сотрудничеству "Финмеханики" и многих других партнеров происходило не без упоминания о том, что Boeing принимает участие в программе. Давайте поговорим о том, в каких областях Boeing все-таки оказал помощь "Сухому".

Первое — это, конечно же, маркетинг. Создать продукт, который не востребован рынком, в современном мире было бы неправильным. В советской авиации

часто создавали самолет по государственному плану, а не по требованиям развития авиационной транспортной отрасли. В этом основное отличие рыночной и нерыночной экономики. "Сухой Суперджет 100", который задумывался как самолет, который будет продаваться не только в России и СНГ, но и по всему земному шару, должен был удовлетворять требованиям современного рынка. "Сухой" является великолепной, очень опытной, уважаемой компанией, имеющей бренд в области военной авиации. И "Сухой" только сейчас зарабатывает очки в области гражданской авиации. Мне один из очень известных лидеров мировой гражданской авиации как-то сказал, что цена вхождения в элиту, в очень небольшую элитную группу производителей гражданской авиационной техники, чрезвычайно высока потому, что нужно заслужить доверие авиакомпаний и основных международных поставщиков, а сделать это можно только успешными проектами и четким пониманием того, что авиакомпаниям нужно.

Вот это было то первое, что мы начали делать с "Сухим" вместе. Мы работали по определению вида этого продукта, его основных характеристик и по организации диалога с авиакомпаниями, чтобы понять их ожидания и требования. Надо сказать, что наши специалисты, а работали сотни специалистов в области маркетинга, инжиниринга и послепродажного обслуживания, обратили внимание на то, что "Сухой" фантастически быстро учится. Это связано с тем, что их лидер — человек, никогда не стесняющийся сказать, что он чего-то не знает. Он, как губка, впитывает все новые знания, новые технологии, подходы. Он человек, который постоянно учится и вызывает у меня огромное уважение. Я знаю его многие годы, и у него с каждым годом желание учиться чему-то новому становится все больше. Многие люди устают учиться, а он и сам не перестает, и настраивает на это своих сотрудников. Они очень быстро создали очень профессиональную команду, и Boeing участвовал с ними во всех этапах создания этого самолета.

Это были и вопросы, связанные с технологиями проектирования самолетов. Не секрет, что компания "Сухой" совсем не пользовалась программами компьютерного проектирования самолетов САПА, которые в то время в России были только в нашем конструкторском центре. И эти технологии, так как являются основными технологиями Boeing и наших партнеров, были приняты для этого проекта основным технологическим решением. Команда "Сухого" очень быстро создала свой собственный конструкторский центр, который не только выглядит как наш, но и по некоторым параметрам является, возможно, более современным. Они впервые создали самолет в "цифре", точно так же, как мы создали Boeing 787. Они консультировались с нами по работе с заказчиками, с поставщиками. Это очень важные элементы создания самолета. Самолет проектировался по самым современным технологиям. Например, SSJ 100 — это первый самолет в России, который создавался без деревянного макета. Начиная с Boeing 777, который выкатили в 1995 году, мы также отказались от создания этого очень дорогого и отнимающего много времени этапа.

После того как они несколько лет назад сделали полностью цифровой макет и показали его нашим руководителям, стало понятно, что "Сухому" нужны очень серьезные знания и консультации в области

организации производства, и мы стали делать это для них. И на последнем этапе мы стали оказывать консультационные услуги по послепродажному обслуживанию самолетов. Если говорить о цикле создания любого авиалайнера, то после того как его задумывают и определяют основные характеристики, идет большая, тяжелая инженерная работа по освоению производства. 20–30 лет самолет может находиться в массовом производстве, и каждый самолет, который поставляется заказчику, должен иметь хорошую и надежную систему послепродажного обслуживания. Это именно тот элемент цикла жизни самолета, который в Советском Союзе отсутствовал. Поэтому, будучи абсолютно искренними партнерами и приверженцами этого проекта, мы согласились участвовать практически во всех этапах его создания. Это не проект Boeing, на этом самолете нет марки Boeing, на этом самолете есть имя Сухой. Самолет будет продаваться командой "Сухого", они несут полную ответственность и за его сертификацию и продажи. Это самолет, который представляет линейку авиалайнеров, отличную от нашего продуктового ряда. И мы счастливы, что они пригласили нас участвовать в таком интересном проекте.

— Такая система послепродажного обслуживания будет выстраиваться "Сухим" самостоятельно или Boeing готов подключить к проекту отлаженную и работающую бесперебойно свою собственную систему обслуживания?

— Это вопрос конкретных договоренностей между компаниями, а они являются коммерческой тайной. В прошлом году на Санкт-Петербургском экономическом форуме мы объявили, что Boeing не просто будет помогать "Сухому" в качестве консультанта, а расширит свою помощь, и в частности — во всех аспектах современного послепродажного обслуживания. Это еще одна огромная непаханая целина, которую великолепно обучающейся команде "Сухого" предстоит пройти. Это и организация системы обучения пилотов, механиков, борпроводников, и создание и установка современных тренажеров, создание современных методик качественного и быстрого обучения пилотов, система, связанная с инженерной поддержкой послепродажного обслуживания, техническая документация, поддержка ремонтов и различных форм обслуживания. Сегодня авиакомпании теряют или экономят деньги не только из-за того, что они летают на очень экономичных с точки зрения топливной эффективности самолетах, но еще и потому, как много денег они тратят на послепродажное обслуживание.

В области создания гражданского авиалайнера у "Сухого" есть один консультант — это Boeing. Сотни наших специалистов работали для того, чтобы этот проект был успешным. И лучшим подтверждением важности нашей роли является то, что все эти 6 лет "Сухой" просит нас продолжать эти работы, и на этот год мы также подписали достаточно большое и объемное контрактное соглашение. Скажу вам честно, и когда я поехал на выкатку этого самолета в Комсомольск-на-Амуре, и когда получил фильм о первом полете, фактически слезы были на глазах.

— В прошлом году Boeing подписал с ОАК соглашение о стратегическом партнерстве, в том числе и по проекту SSJ 100. Нет ли у Boeing планов стать полноправным участником этого проекта и приобрести пакет акций ГСС?

— Здесь очень важно понимать, что такое для Boeing и OAK это стратегическое партнерство. Давайте посмотрим, сколько сейчас в мире центров гражданской авиации. Не секрет, что на сегодняшний день мы можем серьезно говорить о двух крупных игроках. В свое время в Америке и Европе прошли процессы консолидации авиационной промышленности, и сегодня есть только 2 производителя, которые за год могут построить свыше 1300 самолетов. По сравнению с ними все остальные практически незаметны. У ряда стран есть авиационные амбиции стать третьим крупным игроком. Это Китай, Индия, Бразилия, Япония и Россия. Поэтому каждый раз, когда идет речь о соглашении Boeing или Airbus с одной из этих стран, возникает вопрос, а зачем вообще нужно такому большому и сильному прикладывать огромные усилия для того, чтобы создать себе нового конкурента. Когда в 70-е годы консолидировалась авиационная промышленность в Европе, Boeing к этому отнесся тогда не достаточно серьезно, а больше конкурировал с "Макдональд-Дуглас" (с которым позже объединился. — Ред. AVIA.RU). Этот урок многими не забыт.

Зачем сотрудничать с OAK? XXI век — это век, когда ваш потенциальный конкурент может стать одним из лучших партнеров. А создание современной авиационной техники такого масштаба требует консолидации мировых ресурсов. Мы 787-й самолет создаем с целым рядом участников, и Россия участвует в этом проекте как полноправный партнер. Без российского титана, без российского инжиниринга мы бы не создали "Дримлайнер". В российском инженерном центре Boeing на этой программе работало 450 инженеров.

Поэтому, когда мы объявляли о стратегическом партнерстве, последнее, о чем мы думали, это какие-то финансовые интересы. У Boeing один из самых больших финансовых резервов, с другой стороны, совершенно очевидно, что при том внимании, которое уделяется развитию гражданской авиации президентом России и кабинетом министров, недостатка в финансировании этого направления не будет. Что нужно и Boeing, и России от этого сотрудничества? Нужно создание новых технологий, нам нужно умение работать вместе, которое достигается при реализации конкретных проектов. Нужно взаимопонимание, взаимодополнение и взаимопомощь, а главное — нам нужно доверие.

Соглашение, которое мы подписали в Санкт-Петербурге в прошлом году, предусматривает сотрудничество не в области обмена акциями, а потом перепродажи или непонятого выхода и входа в несуществующие компании. Мы договорились, что будем совместно создавать новое поколение технологических решений, и мы определили те области, в которых будет это делаться. Мы договорились, что приоритетным проектом нашего сотрудничества будет SSJ 100. И в течение всего прошедшего года мы работали, в том числе внедряя технологии Leap — безотходного бережливого производства и экономии на всех этапах планирования и управления массовым производством. Эта работа шла и в КБ Сухого, и на производстве в Комсомольске-на-Амуре для того, чтобы их подготовить к массовому производству.

Уже в этом году на экономическом форуме мы подписали с OAK соглашение о расширении этого сотрудничества. Оно было настолько успешным для компании "Сухой", что мы теперь будем это делать для

всех основных подразделений и заводов OAK. Мы договорились о том, что будем консультировать "Сухой" и вместе разрабатывать систему послепродажного обслуживания SSJ 100. Мы договорились о том, что будем вместе смотреть на будущие рынки и будущие продукты. Это и есть стратегическое партнерство. Я совершенно не исключаю, что будут такие проекты, в которых Россия и Boeing будут конкурентами. Это нормально, у нас есть очень много примеров, когда одна и та же компания по одному проекту выступает партнером Boeing, а по другому — конкурентом.

Я хочу сказать о двух параллельных путях развития наших основных продуктов. Основным продуктом для OAK является SSJ 100, и параллельно с ним, абсолютно по такому же графику создается "Дримлайнер". Если вы спросите Михаила Аслановича Логосяна, он скажет вам, что без участия Boeing создать этот самолет было бы трудно. И я вам ответственно заявляю, что без участия России в проекте "Дримлайнер" нам бы очень сложно было сделать этот самолет, который будет самым лучшим гражданским самолетом XXI века. России отведена огромная роль в этом проекте по поставкам узлов и деталей из титана и алюминия, но самое главное, что у нас кроме производственного сотрудничества есть проекты в области науки, информационных технологий, инжиниринга. Кстати, облик 787-го самолета определялся исходя из того, что холодная война никогда больше не наступит, что Россия больше не закрывает полеты через свое воздушное пространство и можно будет летать из одной точки мира в любую точку мира без промежуточных посадок, из Чикаго в Шанхай, из Дели в Нью-Йорк. Все это стало возможным после того, как в 2000 году Россия открыла свои полярные маршруты.

— Вы ранее говорили о том, что у Boeing с "Сухим" и OAK есть объединенная инженерная инфраструктура. Что это за структура и как она функционирует?

— Я попытаюсь пояснить, что это такое и в чем выражается настоящее стратегическое партнерство. В 90-е годы мы придумали конструкторский центр Boeing в Москве. Я за эти годы много чего о нем слышал, вплоть до заявлений, что мы открыли рядом с Кремлем официально аккредитованный российским правительством "шпионский центр". На самом деле, в 90-е годы не было OAK и была огромная проблема с сохранением инженерного потенциала в России. Первыми инженерами, пришедшими к нам на работу по контракту, были люди, которые ушли из авиационных компаний, работали таксистами, кассирами в обменных пунктах, в лучшем случае программистами в банках.

Когда мы принесли в Россию современные технологии и проекты, эти люди получили возможность реализовать себя, не уезжая за рубеж. Мы создали проект, который позволил этим людям остаться в России. При этом мы не нанимали и не нанимаем на работу инженеров по прямым контрактам с Boeing, мы работаем с частными либо с государственными компаниями, такими, как "Прогрестех", "Сухой", "Ильюшин". Эти компании собирают инженеров, люди никуда не уезжают, остаются российскими гражданами и платят налоги. А главное, в начале XXI века они стали авиационно-инженерным ресурсом для возрождающейся российской гражданской авиации.

У нас работает учебный центр BDC, в котором мы можем обучать по 300–400 человек в год. Это один из самых лучших центров по обучению инженеров самым



современным компьютерным технологиям. Я уже не говорю о том, что все инженеры, которые здесь работают, имеют возможность стажировки и получения опыта практического сотрудничества со своими коллегами в Америке. Сегодня наш конструкторский центр достиг численности примерно 1400 человек и мы больше не растем, но продолжаем учить людей. Это ресурс для авиации здесь, в России. И что мы имеем сегодня? Огромное количество инженеров, прошедших нашу школу BDC, работали на RRJ. Наш самый большой партнер, инженерно-сервисная компания "Прогрестех", стала основным партнером "Сухого" по разработке Российского регионального самолета. В корпорации "Иркут", которая работает и над проектами наших конкурентов, работает много людей, прошедших школу BDC. Я уже не говорю про десятки кафедр, которые мы поддерживаем в авиационных вузах по всей России, а во многих мы создали кафедры компьютерного проектирования. Поэтому я горжусь этим проектом. Я считаю, что он очень выгоден Boeing, но не менее выгоден и России.

— Что ж, я готов согласиться с тем, что это партнерство выгодно России и ОАК. В первую очередь это получение новых технологий разработки, строительства, продажи и обслуживания современной авиатехники. Но, честно говоря, мне не совсем ясны мотивы Boeing. Зачем такой крупной и самодостаточной структуре ставить на ноги конкурента?

— Я сегодня утром встречался с Генри Киссинджером, и он спрашивал — как можно работать в России? Я ему совершенно искренне сказал, что у нас подход совершенно понятен. Мы работаем в очень чувствительном, высокотехнологичном, секторе. Мы работаем, представляя самую умную промышленность Запада и самых умных людей России. Поэтому единственный путь — это прозрачность, искренность, долгосрочность и взаимовыгодность. Работать с ОАК или ГСС "в короткую", для того чтобы просто продать здесь несколько самолетов или нанять несколько сотен инженеров, не выгодно ни им, ни нам. Поэтому и заключаются соглашения о долгосрочном сотрудничестве, которые значительно более важны, чем, например, перепродажа акций. Мировой гражданской авиации будущего нужны идеи, нужен инженерный талант, которого везде не хватает. Вот ответ на ваш вопрос, почему это выгодно Boeing.

Россия — одно из немногих мест в мире, в котором есть авиационная традиция, сравнимая с традицией Америки. Таких мест всего три, и я думаю, что Россия и Америка занимают первые строчки, а Европа все-таки немножечко просто исторически отстает. Если посмотреть на историю развития авиации, то корни-то были одни. Много-много лет назад Николай Егорович Жуковский прочел лекцию о подъемной силе. У него в группе было несколько великих людей. В том числе Игорь Сикорский, во многом создавший американскую авиационную школу, и Андрей Туполев, который стал одним из отцов советской авиационной школы. Я уже не говорю о многих других. Например, профессор Тимошенко, который волею судеб после революции оказался в США. Сегодня во всех американских университетах прочность авиационных конструкций изучают по учебникам Степана Тимошенко, в том числе и прочность композиционных конструкций. Эту книгу можно найти и на рабочем столе инженеров-прочников Boeing.

В истории России и США было очень много параллельных уникальных решений. Это же не случайно, что два самых секретных проекта космических челноков по обе стороны океана, "Шаттл" и "Буран", имеют практически идентичную оптимальную аэродинамическую конфигурацию. И сегодня стратегическое партнерство необходимо потому, что в XXI веке создавать самолеты быстро и эффективно по себестоимости можно только при консолидации мирового интеллектуального инженерного и эмоционального ресурсов. Люди должны любить авиацию. Вот почему Россия является абсолютно уникальным партнером Америки в области авиации. В Америке очень любят авиацию и в России ее любят не меньше.

— Приятно осознавать, что Boeing так высоко оценивает вклад России в развитие мировой авиации. Однако так ли велик этот потенциал сегодня? Если посмотреть на проект SSJ 100, то на сегодняшний день авиакомпаниями заказано всего 73 самолета, да и эти контракты у многих специалистов вызывают сомнения. Насколько успешно, на Ваш взгляд, развивается эта программа и какие у нее перспективы? Не слишком ли мал портфель заказов и действительно ли авиакомпаниям нужен именно такой самолет?

— У Михаила Аслановича достаточно амбициозные планы, которые вполне реализуемы. Как будут продаваться эти самолеты, как они будут летать, как будут обслуживаться и какую пользу будут приносить авиакомпаниям — это вопрос, который нужно адресовать только одной компании, ГСС, которая будет его производить и несет полную ответственность за этот проект. 73 проданных самолета — это большой успех, и это только начало. Исходя из того, что цена вхождения в элиту поставщиков гражданской авиации в мире очень высока, нужно завоевать доверие не за счет политических гарантий и обещаний, а реальными доказательствами ценности своего продукта.

Я многие годы работаю с "Аэрофлотом" и точно знаю, что им очень нужен этот самолет. Это самолет, который может помочь вытянуть их бизнес-план, и аналога ему нет. Как я уже говорил, этот самолет по сочетанию пассажировместимости и дальности полета не имеет аналогов, а это именно то, что нужно и в России, и в СНГ, и по всему миру. Сегодня авиакомпаниям необходимо возить малое количество пассажиров на большие расстояния. Как он это будет делать в реальности и какова будет его экономическая эффективность, покажет время. Если этот проект будет успешным, то шансов у России стать третьим крупным игроком на глобальном авиационном рынке будет значительно больше. Этот проект — судьбоносный для гражданской авиации России.

В российской авиации есть великолепная наука, есть прекрасные инженеры, они уже освоили современные технологии проектирования. Сегодня России надо освоить самое современное производство гражданских авиалайнеров и научиться их обслуживать. И именно в этой области Boeing и сотрудничает с ОАК. И если вы спросите меня, то я скажу, что это значительно важнее, чем обмен акциями. Это и есть стратегическое партнерство.

*Роман ГУСАРОВ*

*источник: AVIA.RU  
27.06.08*

## “В МОСКВЕ ЛЮДИ КОНЧИЛИСЬ”

**Решив взять под контроль весь процесс подготовки IT-специалистов, компания IBS одномоментно потратила более 10 миллионов рублей на открытие магистратуры при Московском физико-техническом институте. Генеральный директор IBS Сергей Мацоцкий считает, что в течение пяти лет такая система частно-государственного партнерства получит в России самое широкое распространение.**

Business Guide: В чем проявляется кризис кадров?

Сергей Мацоцкий: Кадровая ситуация сегодня не просто тяжелая, она близка к катастрофе. Можно сказать, что в Москве люди кончились. При существующих темпах роста IT-бизнеса невозможно найти нужное число людей адекватной квалификации. И речь идет даже не о состоявшихся профессионалах, а о молодых специалистах. В нашу компанию ежегодно приходит около 300 стажеров, но это не дает ощутимого эффекта. Процесс превращения стажера в эксперта занимает много времени и не слишком эффективен. Более 70 % людей, стремящихся стать консультантами, приходится отсеивать в первые же два года. Мы обучали людей инструментарию (например, системе SAP) и не забывали о развитии навыков, без которых консультант работать не сможет. Многие студенты и выпускники не умеют структурно мыслить, не могут подготовить и провести презентацию, не способны создавать даже простейшие экономические модели.

BG: Как вы решаете эту проблему?

С. М.: Восполнить этот пробел можно, лишь взяв под контроль весь процесс подготовки специалистов, а не отдельные его части. Многие компании, пытаясь обеспечить себя кадрами наперед, открывают кафедры в вузах. Мы решили пойти кардинально другим путем — подготовить нужный нам персонал по принципиально новым специальностям. В 2006 году в рамках компании мы создали специальную структуру — Академию IBS, и уже в 2007 году нам удалось на базе МФТИ открыть магистратуру IBS. Первый набор в магистратуру составил свыше 40 человек, это люди, получившие степень бакалавра. Обучение в магистратуре не бесплатно: стоимость 2-годичной программы составляет свыше 170 тыс. рублей. Но наша компания помогает студентам с оформлением образовательного кредита, а тем выпускникам, которые проработают в IBS три года, мы полностью вернем расходы на образование.

BG: И какова дальнейшая судьба выпускников?

С. М.: По нашей оценке, около 95 % магистрантов после обучения продолжают карьеру в нашей компании. Дело в том, что с магистрантами мы выстраиваем длительные отношения, в том числе на финансовой основе. Более того, мы берем на себя и планирование их карьеры. Обычно выпускники приходят в нашу компанию стажерами и проходят от 3 до 6 месяцев,

прежде чем молодого человека переводят на 1-й грейд. Магистранту же сразу будет присвоен 2-й грейд. Соответственно, это гарантирует ему более высокую зарплату и более широкую сферу ответственности в проектах по сравнению с обычными выпускниками. В перспективе мы планируем расширить сотрудничество с вузами. Например, уже сейчас есть договоренность об открытии магистратуры в Московском институте стали и сплавов (МИСиС).

Открытие магистратуры IBS потребовало от нас значительных вложений — в этот проект было инвестировано свыше 10 млн рублей. Однако трата на готового специалиста денег, которые в разы превышают стоимость гонорара рекрутинговых агентств, оправдана. Сегодня нам ежегодно требуется 200–300 молодых специалистов, а через три-четыре года нужно будет в год набирать как минимум 1000 молодых сотрудников из вчерашних студентов.

BG: А можно ли решить кадровую проблему на уровне государства?

С. М.: Да, одно из ключевых направлений по реформированию российской высшей школы — привлечение бизнеса как заказчика образовательных программ. Вероятно, что скоро, кроме традиционного государственного образовательного заказа, будет формироваться заказ и от крупных компаний. И хотя заказ от бизнеса создается с учетом госстандартов, он более структурирован и его запросы более конкретны, потому что в основе лежат отраслевые и корпоративные профессиональные требования. При этом не теряется и фундаментальность подготовки, которая обеспечивается государственными программами бакалавриата. В то же время заказ компаний более мобилен в части инновационной подготовки и поддержки реализации программ.

Мы уверены, что запущенный нами механизм — единственно возможный выход для серьезных компаний. Конечно, как первопроходцы мы потратим серьезные ресурсы на отработку новой системы производства трудовых ресурсов. Но мы убеждены, что по этому пути последуют компании не только из нашей индустрии, но и из реального сектора экономики, поскольку у них такие же проблемы. Уже через 5–7 лет эта модель получит широкое распространение. Вузы и тем более компании будут вынуждены перейти на подобную систему подготовки кадров. При таком подходе меняется роль коммерческих структур как заказчиков образовательных программ — они становятся инвесторами и партнерами в проектах модернизации обучения. Фактически речь идет о частно-государственном партнерстве. Бизнес привык говорить на языке инвестиций, пришла пора научиться этому и высшей школе — таково требование времени.

Светлана РАГИМОВА

источник: журнал Business Guide

## ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов  
специально для Клуба авиастроителей

### SOLAR TURBINES ОБЪЯВИЛА О ПРОДАЖЕ ПЯТИТЫСЯЧНОГО ГАЗОВОГО КОМПРЕССОРА

**Компания Solar Turbines Incorporated недавно достигла важной вехи в своей истории, доставив с завода в Сан-Диего (Калифорния) 5000-й центробежный газовый компрессор заказчику MEGAL, газотранспортной компании, принадлежащей германскому концерну E.ON Ruhrgas и французской Gaz de France. Компрессор будет установлен на компрессорной станции Гернсхайм вблизи Франкфурта-на-Майне, Германия.**

Газовый компрессор представляет собой модель С65, приводимую в движение газовой турбиной Titan 130. Компрессор дополнит три других компрессора С65, приводимых в движение второй турбиной Titan и двумя турбинами типа Mars. С65 будет работать на мощности 12 090 кВт и сжимать 37,5 x 106 Nm<sup>3</sup> при-

родного газа в день. Давление на всасывании будет составлять 58 бар, давление на выходе - 74,5 бар.

Клаус Йордан (Klaus Jordan), глава отдела промышленного оборудования компании E.ON Ruhrgas AG, также отметил достижение компании Solar, заявив представителям компании: "Вы показали, что у вас есть подходящий продукт для наших задач, отвечающий требованиям как транспортировки, так и хранения газа. Мы с надеждой смотрим в будущее нашего сотрудничества и со своей стороны желаем вам удачи в продаже следующей тысячи компрессоров и, конечно же, силовых газовых турбин".

Конструкция компрессора С65 прошла долгий путь с момента постройки первого центробежного компрессора С16 компанией Solar в 1961 году.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
27.05.08*

### GE РАСШИРЯЕТ СВОЕ ПРИСУТВИЕ В РУМЫНИИ

**Компания GE Energy объявила о постройке новой электростанции комбинированного цикла в Бразии, Румыния.**

Впервые в Румынии на электростанции будет использована газовая турбина типа Frame 9FB. Заказчиком строительства выступает производитель нефти и газа компания Petrom S.A. Совместно со своим партнером, греческой компанией Metka, GE Energy планирует построить одну из крупнейших в регионе газовых электростанций на очистительном заводе в Бразии рядом с городом Плоешти, примерно в 60 км от Бухареста.

Новая электростанция комбинированного цикла будет производить примерно 860 МВт электроэнергии. Около 20 % мощности будет использоваться

компанией Petrom для своих промышленных операций, все остальное будет поставляться в национальную сеть. Начало строительства запланировано на январь 2009 года, запуск в эксплуатацию намечен на вторую половину 2011 года.

Объем поставки включает в себя две газовые турбины Frame 9FB, паровую турбину GE 209D, три генератора с водородным охлаждением, два теплоутилизационных парогенератора и интегрированную контрольную систему. Турбина Frame 9FB является самым молодым членом семейства газовых турбин типа F, которые в общей сложности отработали 23 миллиона часов в эксплуатации по всему миру.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
19.06.08*

## MAERSK ПОКУПАЕТ ТУРБИНЫ ДЛЯ ПЛАВУЧЕГО НЕФТЕКОМПЛЕКСА У PETER BROTHERHOOD

**Базирующаяся в Дании компания Maersk Contractors была выбрана английской инжиниринговой фирмой Peter Brotherhood Ltd в качестве поставщика трех генераторных установок на базе паровых турбин для использования на плавучей системе добычи, хранения и отгрузки нефти на нефтяных разработках в бразильском районе Перегриньо.**

Три конденсационные паровые турбины мощностью 24 МВ с конца этого года будут приводить в движение генераторные установки, размещенные на плавучем комплексе. Разработку и производство генераторных систем и турбин осуществила компания Maersk. Инженеры компании Peter Brotherhood

пройдут специальный тренинг по вводу систем в эксплуатацию.

Каждый набор будет состоять из турбины, коробки передач и генератора, смонтированных на одной платформе, на которой также будет размещаться масляная система. Турбины будут приводить в движение пар из работающих на газе бойлеров; выбросы из турбин будут накапливаться в специальном конденсаторе.

Месторождение Перегриньо расположено в 85 км от бразильского побережья на глубине примерно 100 м. Извлекаемые запасы месторождения оцениваются в 300-600 млн баррелей нефти.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
27.05.08*

## GE: ЗАКАЗЫ ИЗ САУДОВСКОЙ АРАВИИ НА СУММУ 500 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

**GE Energy подписала ряд контрактов стоимостью более 500 млн долларов на поставку газовых турбин и генераторов для энергетических проектов саудовской компании Saudi Electricity Company (SEC).**

Согласно первому из соглашений, GE Energy получит заказ на поставку газотурбинных генераторов для увеличения мощностей электростанции Рабих на 960 МВ. Электростанция расположена в городе Рабих на западном побережье Саудовской Аравии. Данный проект является частью инициативы компании SEC по поддержке экономического и демографического роста в регионе. В дополнение к газовым турбинам типа Frame 7EA GE Energy осуществит поставку генераторов типа 7A6, запасных частей и окажет услуги по установке.

GE Energy также заключила контракт на газовые турбины, которые будут использоваться на четырех других электростанциях, принадлежащих заказчику: турбины 7EA для компании Эль-Тухи, строящей электростанцию мощностью 260 МВ в городе Джизан; турбины 7EA для той же компании для электростанции мощностью 120 МВ в городе Квунфута; турбины 7EA для National Contracting Company для двух проектов - в городе Эль-оуф (электростанция мощностью 111 МВ) и в городе Табук (183 МВ).

Газовые турбины и генераторы будут произведены компанией GE на заводах в Гринвилле и Скиннэйтейди, США.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.ge.com/energy](http://www.ge.com/energy)  
02.06.08*

## PETER BROTHERHOOD ПОСТАВИТ ТУРБОГЕНЕРАТОРЫ В ПАКИСТАН

**Компания Peter Brotherhood Ltd подписала второй контракт на поставку конденсирующей паровой турбогенераторной установки в Пакистан.**

Паровая турбогенераторная установка мощностью 15 МВ будет установлена на дизельной электростанции комбинированного цикла в пакистанском городе Лахор в начале 2009 года и будет запущена в эксплуатацию в сентябре 2009 года. Электростанция будет вырабатывать более 200 МВ электроэнергии и поставлять ее в энергетическую сеть страны. Станция принадлежит Nishat Power Ltd, независимому производителю электроэнергии.

Турбогенераторная установка будет состоять из турбины, коробки передач и генератора переменного тока, установленных на общей платформе вместе с масляной системой. Системы управления и мониторинга также будут поставлены компанией Peter

Brotherhood. Турбогенераторная установка будет приводиться в движение паром из остаточного тепла выхлопов одиннадцати четырехтактных дизельных генераторных установок. "Спецификация новой электростанции требовала КПД не менее 53 %, - рассказывает региональный менеджер по продажам компании Колин Лэйк (Colin Lake). - Такой эффективности можно было достичь, только добавив паровую турбину, работающую в комбинированном цикле с дизельными установками".

"Мы видим, что количество подобных проектов постоянно растет. Пакистанское правительство стремится к повышению требований к эффективности производства электроэнергии, и постройка электростанций комбинированного цикла является важной частью этого движения", - добавил представитель компании.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
04.06.08*

## WARTSILA: ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ ДЛЯ ПАПУА – НОВОЙ ГВИНЕИ

**Компания Wartsila сообщила о заключении двух контрактов на поставку электростанций, которые будут построены в регионе Маданг государства Папуа – Новая Гвинея. Заказчиком выступает китайская компания ENFI Engineering Corporation.**

Одна из электростанций будет расположена на никелевом месторождении Раму, другая – на заводе по очистке никеля в портовой зоне. Месторождение Раму разрабатывается Китайской металлургической группой (принадлежащим КНР концерном по разработке и добыче природных ископаемых) и ее партнерами. Совокупная мощность двух электростанций составит 90 МВ, электричество будет идти на нужды проекта по добыче и переработке сырья. Из-за уда-

ленного расположения месторождения электростанции будут иметь небольшую дополнительную мощность, превосходящую потребности месторождения. Таким образом, станции станут еще одним источником электроэнергии в дополнение к уже производимым компанией Wartsila в регионе 120 мегаваттам электроэнергии. По условиям контракта Wartsila осуществит поставку оборудования, а также инженеринговые и технические работы. Электростанция на очистительном заводе будет включать в себя систему утилизации тепла, использующую энергию, высвобождающуюся в процессе очистки никеля. Обе установки планируется запустить в эксплуатацию к концу 2009 года.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.wartsila.com](http://www.wartsila.com)  
04.06.08*

## SIEMENS ПРОДАЕТ NAPIER TURBOCHARGER

**Компания Siemens Energy объявила о продаже лондонской инвестиционной компании Primary Capital бизнеса компании Napier Turbocharger, на 100 % принадлежавшей подразделению Siemens Oil & Gas.**

Napier работает в городе Линкольн (Великобритания) и предоставляет рабочие места 160 сотрудникам, занятым в разработке, производстве и обслуживании турбокомпрессоров, используемых с дизельными и газовыми моторами в судостроении, энергетике и строительстве локомотивов. Годовой оборот компании составляет более 56,6 млн долларов. Primary Capital приобрела компанию с целью дальнейшего развития линейки продуктов и повышения оборота компании. Сумма сделки не разглашается.

Siemens объявила о своих планах по продаже турбокомпрессорного бизнеса в марте 2007 года. Объем заказов и продаж компании Napier Turbocharger

последовательно рос на протяжении последних трех лет. Прогноз на будущее также обещает дальнейший рост продаж в связи с постоянным расширением рынка. "Бизнес Napier не относится к основному бизнесу нашего подразделения, однако компания известна в качестве инновационной структуры, предоставляющей набор высококлассных продуктов, - заявил Франк Штилер (Frank Stieler), президент Siemens Oil and Gas Division. - Я рад тому, что Napier была приобретена компанией Primary Capital, которая продолжит инвестировать в научно-исследовательские разработки и в расширение бизнеса".

"В качестве независимой компании Napier обретет возможность более тесно сотрудничать со своими партнерами", - сказал Нил Уоллис (Neil Wallace), директор по инвестициям компании Primary Capital.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
04.06.08*

## МНИ СТРОИТ НОВЫЕ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В КИТАЕ И КОРЕЕ

**Компания Mitsubishi Heavy Industries получила несколько заказов из Китая и Кореи на электростанции комбинированного цикла на базе турбин, работающих на доменном газе.**

Оборудование для электростанции комбинированного цикла на доменном газе мощностью 150 МВ для компании Qian'an Iron and Steel Works, крупнейшего китайского производителя стали, будет отправлено заказчику в мае 2009 года. Оборудование для двух таких же электростанций мощностью по 142 МВ для крупнейшего независимого производителя электроэнергии в Корее, компании POSCO Power Corporation, запланировано к поставке в 2009 и 2010 годах соответственно. POSCO Power осуществляет строительство электростанции на металлургическом заводе в Гванянге.

Электростанция комбинированного цикла для Qian'an Iron and Steel Works будет состоять из газовой турбины M701S (DA), паровой турбины, генератора и прочего оборудования. Mitsubishi Electric Corporation осуществит поставку генератора. Каждая из двух корейских электростанций будет оборудована газовой турбиной M501S (DA), паровой турбиной, генератором и другими устройствами.

С учетом последнего китайского заказа количество электростанций, построенных компанией МНИ в этой стране, возрастет до 16. Заказ для корейской корпорации стал вторым заказом на электростанцию, использующую доменный газ, после газовой электростанции для POSCO в 2005 году.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.mhi.co.jp](http://www.mhi.co.jp)  
19.06.08*

## РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

### ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

### КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / Дата: \_\_\_\_\_

**ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

## МАТЕРИАЛЫ КЛУБА

# ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



**Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.**

**Деятельность Клуба включает в себя:**

**– повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;**

**– профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;**

**– поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.**

**Уважаемые дамы и господа!**

**Клуб авиастроителей начинает подготовку к VI Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания!**

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий авиационного машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания – одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым небезразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях авиационной промышленности.

Организаторами проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступают: Академия наук авиации и воздухоплавания, Некоммерческая организация "Фонд авиационно-космических технологий", Некоммерческая организация "Фонд развития авиатехнологий", Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана, Российский государственный технологический университет им. К. Э. Циолковского (МАТИ), Российский государственный гуманитарный университет (РГУ), Московский авиационный институт (МАИ), Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации уже сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из Республики Башкортостан, Вологодской, Калужской, Орловской, Пензенской, Тамбовской и других областей РФ.

Наша Олимпиада – не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Став участниками Олимпиады, подростки получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За пять лет в Олимпиаде приняли участие дети из 30 регионов России.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура. Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады ([www.olympr.as-club.ru](http://www.olympr.as-club.ru)), пройти тесты и предоставить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов будут опубликованы на сайте до 1 октября 2008 года.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на Симпозиуме до 15 апреля 2008 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на Симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

**Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.**

## ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



САЙТ ОЛИМПИАДЫ:  
[WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU](http://WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU)

## КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:



Клуб авиастроителей

+7 (495) 685-19-30

+7 (495) 685-26-30

[WWW.AS-CLUB.RU](http://WWW.AS-CLUB.RU)

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР — "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В. Н. Кондаурова не только является полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 68-51-930, 68-52-630; e-mail: [info@as-club.ru](mailto:info@as-club.ru)

**БИЗНЕС И  
ВОЗДУШНЫЕ  
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**



## ИТОГИ ЧЕТВЕРТОГО ВСЕРОССИЙСКОГО ФОРУМА БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ

**5–6 июня 2008 года прошел Четвертый форум бухгалтеров авиастроения, который был организован НП «Клуб авиастроителей» совместно с ООО «АКФ-Консалтинг» при поддержке Комиссии по социальной и кадровой политике Союза машиностроителей России.**

Форум проходил в Москве в Деловом центре Торгово-промышленной палаты РФ на Чистопрудном бульваре. Тема Форума: Бухгалтерский учет в России: взгляд в будущее. Профессия «главный бухгалтер» и стрессоустойчивость в работе.

Открыл Форум Сергей Валентинович Гвоздев, исполнительный вице-президент Клуба авиастроителей, руководитель аппарата Московского регионального отделения Союза машиностроителей России.

В работе Форума приняли участие ведущие специалисты Минфина РФ:

От Департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета:

- заместитель начальника отдела Шнайдерман Татьяна Александровна;
- ведущий специалист Преображенская Виктория Витальевна.

От Департамента налоговой и таможенно-тарифной политики:

- заместитель начальника отдела Гаврилова Надежда Алексеевна.

Кроме этого, в работе Форума участвовали:

- ведущий юрист-консультант юридического агентства «Барклай», преподаватель МГУ Шаповалова Валентина Геннадиевна;
- кандидат медицинских наук, коуч-консультант, член Профессиональной психотерапевтической лиги России Мамедов Фикрет Мамедович;
- главные бухгалтеры и специалисты финансовых служб ведущих предприятий отрасли.

Татьяна Александровна Шнайдерман и Виктория Витальевна Преображенская в своих выступлениях проинформировали участников Форума о новой редакции ПБУ-14 «Учет нематериальных активов», перспективах методологии бухгалтерского учета и требований к бухгалтерской отчетности, об основных нововведениях с 1 января 2008 года, а также о возможных ошибках в применении действующих нормативно-правовых актов.

Надежда Алексеевна Гаврилова осветила в своем сообщении особенности исчисления и уплаты в 2008 году налога на имущество организации, земельного налога, а также уплаты транспортного налога при использовании транспортных средств вне региона регистрации; рассказала о перспективах введения в 2010 году налога на недвижимость.

Валентина Геннадиевна Шаповалова рассказала об основных критериях заключенного надежного договора и правилах его оформления, принципе свободы договора, способах обеспечения выполнения обязательств и специфике отдельных видов договоров.

В ходе Форума происходил активный обмен мнениями между участниками не только по вопросам, поднятым в выступлениях докладчиков, но и по многим другим наиболее актуальным вопросам бухгалтерского и налогового учета в отрасли.

На заседании Секции бухгалтеров Клуба авиастроителей обсуждались вопросы создания организации бухгалтеров как единого методологического центра организаций авиастроения, а также вопросы подготовки и переподготовки бухгалтеров и аудиторов отрасли в рамках задач, поставленных Комиссией по социальной и кадровой политике Союза машиностроителей России и его московским отделением.

В завершение Форума Фикрет Мамедович Мамедов работал со всеми участниками Форума: в отпущенный ему короткий промежуток времени он научил бухгалтеров практическим техникам и методам развития стрессоустойчивости и их использования именно работниками бухгалтерской службы.

Итогом работы Четвертого форума бухгалтеров авиастроения стало принятие решений:

- в срок до 1 августа 2008 года разработать устав саморегулируемой организации, которая будет являться методологическим центром по вопросам бухгалтерского учета и налогообложения для организаций авиастроения;

- в срок до 1 августа 2008 года подготовить документы, необходимые для получения лицензии ИПБ «России» на проведение повышения квалификации профессиональных бухгалтеров по 40-часовой программе.

*источник:*

*Секция бухгалтеров Клуба авиастроителей*

### НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

## ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

**Автор книги – Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель России, член Клуба авиастроителей Владимир Николаевич Кондауров.**

Цена книги 420 руб. (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru

## ВЕКОВЫЕ ТРАДИЦИИ ЦИФРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**Известно, что цифры правят миром. В XVIII веке Петр Первый инициировал открытие сети светских бесплатных цифирных школ. В них допускались дети всех слоев населения, а основным был курс цифири – арифметики с началами геометрии. Именно на математику тогда возлагались большие надежды. Великий преобразователь верил, что она увеличит число грамотных людей в стране. У каждого времени свои приоритеты. На смену цифирным приходят цифровые учебные заведения.**

### НОВАЯ "ОПЕРАЦИОННАЯ" СИСТЕМА

Впервые о "цифровой школе" заговорили в прошлом году в Череповце Вологодской области. Несколько компаний - "Аквариус", "IC", "Кирилл и Мефодий" и др. - при системной интеграции Polymedia, поддержке городской администрации переоборудовали по индивидуальному проекту 37-ю школу, где состоялся конкурс "Учитель года - 2007". А уже в октябре отдельные элементы "цифровой школы" были продемонстрированы Дмитрию Медведеву на Форуме лидеров приоритетного национального проекта "Образование" в Государственном Кремлевском дворце. Сегодня "Цифровая школа" - это уже проект Лиги образования, объединяющей общественные организации, коммерческие структуры и профессиональных консультантов. В его рамках мы начали обобщение опыта использования компьютерного, аудиовизуального, интерактивного оборудования и апробацию новых решений с возможностью масштабирования в зависимости от особенностей (размеров, финансового положения, педагогической концепции и т. д.) и потребностей конкретных образовательных учреждений.

Уже начата разработка типовых моделей, формируется библиотека кейсов, создается система сертификации по типу ресторанных звезд "Мишлен". Мы рассчитываем, что в качестве экспертов и консультантов проекта выступят представители ведущих компаний аудиовизуального направления, педагоги и руководители школ, достигших лучших результатов в области информатизации. Итогом этой большой работы, мы надеемся, станет появление сети цифровых школ.

19 июня в Российском государственном гуманитарном университете прошло хайтек-шоу, посвященное вопросам цифрового образования, на которое были приглашены ведущие производители оборудования и специалисты в области информатизации образования. Диалог между производителями и потребителями - важная составляющая проекта, позволяющая снять предубеждение, что цифровая

техника - это дорогие игрушки. Действительно, очень часто в образовательных учреждениях не используются и половины возможностей, которые заложили в "умные машины" талантливые инженеры.

Диалог продолжится и на международной выставке Integrated Systems Russia, которая пройдет в выставочном комплексе "Крокус-экспо" с 30 октября по 1 ноября. Digital Education Space - так называется экспозиция, которую Лига готовит совместно с компанией "Мидэкспо". На 200 квадратных метрах будет построен действующий прототип "цифрового образовательного учреждения". Каждый гость выставки сможет совершить путешествие по цифровым учебным аудиториям, медиатеке и даже спортзалу. Одновременно пройдет и конференция "Ответы образования на вызовы цифрового века".

Клуб авиастроителей совместно с ведущими педагогами Лицея № 1550 в 2007 году взял курс на создание новой высокотехнологичной площадки начального профессионального образования в области аэрокосмической техники по проекту "Цифровая школа". Данный проект получил свое развитие в рамках городской экспериментальной площадки, которая уже в течение трех лет работает на базе Лицея. Комплексным системным интегратором цифрового Лицея № 1550 является компания Polymedia, благодаря усилиям которой с 2007 года в Лицее уже функционирует класс-лаборатория когнитивных интерактивных технологий, построенный на самых последних достижениях интерактивных и беспроводных технологий.

### ПОРТАЛ К ЗНАНИЯМ

Современные школьники активно используют в своем образовании альтернативные источники информации, учитель перестал быть для них единственным оракулом. Что же делать? Чтобы сохранить свой авторитет, педагог должен стать гидом, навигатором по знаниям, накопленным мировой цивилизацией. Школе необходимо превратиться в портал, обеспечивающий удобный доступ к информационным ресурсам. Педагогические концепции могут быть в каждой школе свои особенные. Как различные компьютерные программы используют операционную систему, так и цифровая школа - открытая "операционная" система для содержания образования. Вместе с тем операционная система, конечно, задает определенный порядок вещей, влияет и на формы учебного процесса.

При "программировании" учебного заведения нового типа ключевое слово - системность. Здесь уже нельзя обойтись закупкой отдельного компьютерного класса или какой-либо "примочки". Цифровая школа становится масштабируемым проектом, позволяющим наращивать функциональность в условиях непрерывного совершенствования программно-аппаратных средств.

Мы предполагаем, что цифровая школа будет похожа на сеть и будет базироваться вокруг четырех узлов: управления, информации, обучения и здоровья. Вокруг каждого узла - свое пространство, которое дополнит, а может, и изменит традиционное функциональное назначение школьных помещений.

В информационной зоне фойе станет местом презентации школы для ее обитателей и гостей, прежде всего родителей; улучшится навигация по зданию, каждая табличка на кабинете станет своеобразным информатором. Стены также будут работать на образовательный результат благодаря цифровым рамкам - постоянно сменяемой экспозиции, где могут быть представлены как выставки профессионалов, так и творческие работы учащихся. Использование учениками индивидуальных смарт-карт позволит осуществлять контроль посещаемости. Цифровой паспорт станет ключом, открывающим персональный шкафчик для учащихся школы, электронным платежным средством, которым можно оплачивать питание, абонементом для библиотеки. Библиотека при этом будет не просто медиатекой - пространством для работы со всеми видами информации, но и зоной интеллектуальной релаксации и поиска творческого вдохновения. Студия объединит функции всех школьных СМИ, где главным станет корпоративный портал со всеми сервисами социальной сети, а также внутреннее телевидение и радио.

Благодаря интеллектуальным технологиям типа "умный дом" школа будет легко управляться небольшой мобильной администрацией. Зона управления изменит представление об учительской, которая станет местом коллективного обсуждения, проведения интегрированных педсоветов с коллегами из других школ. Цифровое сердце школы - сервер, на котором будут собраны все образовательные ресурсы, в том числе создаваемые поколениями педагогов конкретного учреждения. Системный администратор станет властелином цифровой техники, в том числе современной телефонной станции, позволяющей проводить телеконференции и общаться при помощи интернет-телефонии с зарубежными коллегами, терминала для приема цифрового телевидения. Кабинет руководителя превратится в настоящий персональный ситуационный центр, позволяющий анализировать ход учебного процесса.

Главная зона - учебная, здесь оборудование должно раскрывать творческий потенциал педагога, делать процесс обучения ярким, интересным, открывать новые жанры передачи информации, давать детям необходимый в цифровой век импульс к самообразованию. Комбинации возможностей интерактивных досок разных типов, интерактивные стены, показ реальных трехмерных объектов, новое качество звука - все это современный арсенал в борьбе за знания. Учебное пространство должно моделироваться под разные задачи (проведение учебных и организационных мероприятий, театральные постановки, дискотеки), обеспечивать возможность проведения видеоконференций, видеомостов, видеолекций.

В "цифровой школе" ученик может проводить весь день, и его здоровье должно быть под пристальным наблюдением специалиста. Ведь именно в детском возрасте расцветают букеты болезней, с которыми люди мучаются всю жизнь. Поэтому постоянный анализ и профилактика здоровья, которая благодаря умным цифровым приборам станет незаметной и

ненавязчивой, позволит уменьшить заболеваемость. Благодаря тестированию психоэмоционального состояния школьные психологи смогут помогать подросткам справляться с трудностями переходного возраста, а учителя - подбирать педагогические инструменты под индивидуальные потребности ребенка. Ну и, конечно, спорт, который обеспечит полноценную физическую нагрузку. При этом ничто не мешает развернуть в коридоре мобильную спортивную площадку, построенную, например, по цифровой технологии "Нинтендо".

## КОМУ ЭТО ВЫГОДНО?

Проект "Цифровая школа" - не рекламная или маркетинговая акция, он не должен продвигать чьи-то конкретные решения и увеличивать рыночную долю отдельных компаний. Он открыт для всех, кто заинтересован в развитии цифрового образования. Задача более амбициозная: в конечном итоге сделать рынок образования ориентированным на потребности конечного потребителя. На потребности школьников, родителей и педагогов, которые с помощью цифровой техники могут добиться больших результатов. На потребности покупателей - муниципальных администраций и органов государственной власти, которые смогут планировать и оптимизировать инвестиции в развитие IT-инфраструктуры, выбирая решения по своему бюджету и возможностям.

Выгодно ли это бизнесу? Производители получат реальную заинтересованность в их продуктах, а возможно, и участие в разработке новых - еще более конкурентоспособных. Системные интеграторы смогут обеспечивать режим "одного окна", где можно заказать переоборудование образовательного учреждения целиком; сервисные службы и производители программного обеспечения - долгосрочные контракты на поддержку и сопровождение. Ну и самое главное, в обществе утвердится справедливое понимание необходимости цифрового образования.

Сегодня Лицей № 1550 г. Москвы является своеобразной лакмусовой бумагой, свидетельствующей об успешности тех или иных решений, делающих его цифровым учебным заведением. Поэтапное внедрение основных элементов, тщательный анализ и контроль со стороны экспертов Клуба авиастроителей позволяют надеяться на успешное претворение всех замыслов в лицейскую жизнь.

Мир постепенно "оцифровывается". О цифровом обществе спорят главы государств на международных саммитах и апробируют системы выборов через Интернет. Для бизнеса вполне естественными стали виртуальные офисы. Дети не мыслят себя вне "цифры" - смартфонов с интерактивными сервисами, телевидения высокого разрешения. Очевидно, что цифровые технологии - уже не только инструмент, но и новая среда существования человека. Как отвечает на эти вызовы современная школа? Готова ли она стать "цифровой"?

*Сергей КУВШИНОВ,  
Вице-президент Клуба авиастроителей по  
образовательным и профориентационным  
проектам*

*Сергей САФРОНОВ,  
генеральный директор Лиги образования  
России*



# ЛИЦЕЙ № 1550

Государственное образовательное учреждение  
г. Москва

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ЛИЦЕЙ № 1550 ОБЪЯВЛЯЕТ  
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОНКУРСНЫЙ НАБОР УЧАЩИХСЯ В 8-Й, 9-Й И 10-Й КЛАССЫ**

## **ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ И ПРОФИЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА**

В программе обучения Лицея – общеобразовательная и профильная подготовка, ориентирующая выпускников на построение собственной профессиональной карьеры, связанной с инженерно-технической деятельностью, и прежде всего в отраслях авиастроения.

## **ПРОГРАММЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

Помимо углубленного изучения предметов, профильных для высших технических образовательных учреждений, – физики, математики, информатики – лицеисты принимают участие в программах дополнительного образования совместно с вузами и предприятиями-партнерами.

## **СПЕЦИАЛЬНЫЕ КУРСЫ**

Лицеисты по желанию могут выбрать ряд предметов, изучаемых дополнительно: "Экономика", "Технология материалов", "Начертательная геометрия", "Компьютерная графика", "Язык, речь, творчество", "Теоретические и инженерные основы авиации и воздухоплавания".

## **ПАРТНЕРЫ ЛИЦЕЯ**

С Лицеем находятся в партнерских отношениях ведущие вузы и предприятия России: МГТУ им. Баумана, МАИ, МАДИ, МАТИ им. Циолковского, РГГУ, МИСиС, НП "Клуб авиастроителей", "Авиакосмофонд", Федеральный научно-производственный центр ММП "Салют".

В 2005 году в Лицее открыта Городская экспериментальная площадка (ГЭП) под патронажем Департамента образования г. Москвы. В рамках ГЭП разрабатываются и внедряются новые методы развития образовательной среды "Школа – вуз – производство".

## **ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ КОЛЛЕКТИВ**

Среди педагогов Лицея – 4 кандидата наук, 6 отличников народного просвещения, победители конкурса "Учитель года", лауреаты гранта Сороса в области точных наук, лауреаты гранта мэра Москвы в области гуманитарных наук, лауреаты премии Президента России. Директор Лицея – Виктор Михайлович Жилияков, заслуженный учитель России.

## **НАБОР В ЛИЦЕЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СОБЕСЕДОВАНИЯ ПО МАТЕМАТИКЕ, ФИЗИКЕ И РУССКОМУ ЯЗЫКУ.**

Собеседование (тестирование) будет проходить 26–27 августа 2008 г. с 11 до 14 часов по адресу: г. Москва, ул. Беговая, д. 19, Лицей № 1550. Пожалуйста, предварительно зарегистрируйтесь у секретаря Лицея по тел. +7 (495) 945–86–00 или в электронной анкете на сайте Лицея <http://liceum1550.ru/reg>

За дополнительной информацией, пожалуйста, обращайтесь к Людмиле Анатольевне Головкиной, заместителю директора по учебно-воспитательной работе, e-mail: [golovkina@liceum1550.ru](mailto:golovkina@liceum1550.ru), или в секретариат Лицея: +7 (495) 945–86–00.

С примерами тестовых заданий по математике, русскому языку и физике можно ознакомиться на сайте Лицея: <http://www.liceum1550.ru/postuplenie/materialy.htm>

**ОБУЧЕНИЕ В ЛИЦЕЕ – БЕСПЛАТНОЕ.**

## **КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

Адрес:  
Москва, ул. Беговая, д. 19

Проезд:  
от станции метро "Беговая":  
троллейбус №№ 20, 86, автобус  
№ 27 до остановки "Стадион  
юных пионеров"

от станции метро "Савеловская":  
троллейбус №№ 5, 5к до  
остановки "Стадион юных  
пионеров"

от станции метро "Динамо":  
пешком (около 10 минут)

тел: +7 (495) 945–86–00,  
e-mail: [info@liceum1550.ru](mailto:info@liceum1550.ru)

Дополнительная  
информация — на web-сайте  
Лицея:

[WWW.LICEUM1550.RU](http://WWW.LICEUM1550.RU)

## **МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН АЭРОКОСМИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ AEROSPACE-2008**

**20—24 августа 2008 г., Москва,  
Экспоцентр**

### **ЦЕЛЬ МЕРОПРИЯТИЯ**

Международный салон AEROSPACE-2008 будет способствовать решению задач, стоящих перед авиапромышленностью, обмену опытом и установлению новых научных контактов, привлечет широкий круг специалистов всего мира для обсуждения различных проблем авиационной науки, а также будет способствовать поднятию имиджа отечественной авиационной промышленности как внутри страны, так и за рубежом.

### **ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ**

На Международном салоне AEROSPACE-2008 будут представлены:

- новые технологии и научно-технические решения в изделиях ракетно-космической техники и авиации;
- разработки специальных комплексов, оборудование для летательных аппаратов, возможности и услуги авиации и космонавтики в решении навигационных, транспортных, противопожарных, спасательных, поисковых, экологических, специальных и других задач;
- проектирование, эксплуатация и обслуживание авиационных и ракетных двигателей, наземное оборудование испытательных стендов и полигонов, аэропортов и аэродромов.

### **ОРГАНИЗАТОР**

Федеральное агентство по промышленности

### **СООРГАНИЗАТОРЫ**

Федеральная аэронавигационная служба  
Федеральное агентство воздушного транспорта  
Федеральное космическое агентство  
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта  
Министерство промышленности и энергетики РФ  
Министерство экономического развития и торговли РФ  
Российская академия наук

**ТЕЛЕФОН ОРГКОМИТЕТА:  
+7 (495) 937-40-81**

**E-MAIL ОРГКОМИТЕТА:  
AVIASALON@B95.RU**

**САЙТ МЕРОПРИЯТИЯ:  
HTTP://WWW.AVIASALON.EU**



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ**

### **“МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ “САЛЮТ”**

ФГУП “ММПП “САЛЮТ” – крупнейшее российское специализированное предприятие по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства “Су”) и АЛ-55, по ремонту АЛ-21Ф (для Су-22) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436 (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-74ТК-200 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42) и энергетических установок ГТЭ-25У.

**WWW.SALUT.RU**

**КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:  
105118, Москва, пр-т Буденного, 16  
тел.: (495) 369-81-19, факс: (495) 365-40-06  
e-mail: info@salut.ru**



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

[www.salut.ru](http://www.salut.ru)



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии  
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"